


ACADEMIA · HARVARDIANA · IN · NOV · ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS




ACADEMIA · HARVARDIANA · IN · NOV·ANG
ET
VE RI
TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE

RESEÑA HISTÓRICA

DEL

COMERCIO DE CHILE

DURANTE LA ERA COLONIAL

POR

AGUSTIN ROSS

(PUBLICADO EN LA REVISTA ECONÓMICA, DICIEMBRE DE 1888)

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES
CALLE DE LA BANDERA, NÚM. 73

1894



RESEÑA HISTÓRICA

DEL

COMERCIO DE CHILE

DURANTE LA ERA COLONIAL

POR

AGUSTIN ROSS

(PUBLICADO EN LA REVISTA ECONÓMICA, DICIEMBRE DE 1888)

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES
CALLE DE LA BANDERA, NÚM. 73

1891

RESEÑA HISTÓRICA

DEL COMERCIO DE CHILE DURANTE LA ERA COLONIAL

flotas y galeones, que imperó en el comercio de las Indias durante más de un siglo.» *(Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 12-19.)

«Cada año, por los meses de marzo ó abril, salían de Sevilla dos flotas, destinadas la una á los puertos de la Nueva España, y la otra á los de Tierra Firme. Esta última, que era la que debía proveer á las colonias del Pacífico, tocaba primero en Cartagena de Indias, adonde acudían los mercaderes de Caracas, de Santa Marta y de todo el nuevo reino de Granada, y en seguida pasaba á Puertobello, que era el mercado del comercio del Perú y Chile. Nadie podía enviar de Europa mercadería alguna á todos estos países sino por esas flotas, cuyo carguío y cuyos viajes eran particularmente vigilados por la Casa de Contratación de Sevilla. Conviene advertir que aunque el despacho de esas flotas estuviera regularizado por la ley, solían ocurrir, á causa de las guerras, de las epidemias ó de otras causas, además de los accidentes fortuítos de mar, sensibles retardos, y en alguna ocasiones suspensión absoluta del tráfico». *(Historia General de Chile*, tomo IV, pág. 265.)

Tan lucrativo debió ser el tráfico con la América para el único puerto favorecido con él en España, que antes de muchos años se produjeron rivalidades ruidosas.

«Desde que se estableció en Sevilla la Casa de Contratación, en los primeros días del descubrimiento de la América, se había creado en Cádiz una delegación y un juzgado dependientes de ella; tan evidente era el absurdo de poner aquel tribunal y aduana tras de la barra del Guadalquivir, las más veces impasable, y dejando á un lado una de las más magníficas bahías del mundo, como era la de Cádiz. Las cábalas de los monopolistas de Se-

villa obtuvieron, sin embargo, que aún aquel desahogo fuera arrebatado al comercio, y la delegación de Cádiz fué suprimida por real cédula de 6 de septiembre de 1666. Restablecida trece años más tarde (real cédula de 23 de septiembre de 1679), á virtud de un préstamo de 80,250 escudos que hizo Cádiz á la corona, quedó desde entonces de hecho como único puerto de desembarco y expedición para las provincias ultramarinas, y esto fué lo que sancionó Patiño definitivamente en 1717, no obstante la furiosa resistencia de Sevilla. Volvió ésta, empero, á alcanzar, por segunda vez, un pasajero triunfo, revocándose la traslación á Cádiz el 21 de septiembre de 1725, de lo cual se siguió un pleito tremebundo entre las dos ciudades. Tenemos á la vista el alegato que en defensa de su monopolio hizo Sevilla, y llena éste un inmenso folleto in folio, con más latines que razones y más desvergüenzas que latines. No le iría en zaga en esto último el escrito de demanda de los gaditanos, porque aquél lo valorizaba en estos términos, á la verdad nada modestos: "Sevilla, decía, no puede persuadirse que la noble ciudad "de Cádiz le haya conferido (á su abogado), tan desregla-"das amplitudes para escribir con rasgos tan sangrienta-"mente ofensivos, contra una ciudad que ha sido ponde-"rado assumpto de las plumas nativas y extranjeras." Sin embargo, aunque la ciudad del Guadalquivir ganara otra vez su pleito en las Cortes, lo tenía tan perdido ante las necesidades del comercio, que Cádiz se hizo desde entonces, hasta la época de la independencia, el emporio de las Américas españolas." *(Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 47, nota 1.)

"Los escritores que tratan de esta materia afirman generalmente que la salida de las flotas era anual.

Tal aserción es completamente equivocada, según aparece de una lista muy exacta y fidedigna de las fechas del despacho de las diferentes flotas enviadas al nuevo mundo, que he tenido á la vista.

En el periodo de 1580 á 1700, hubo cuarenta y siete años en que no se despachó la flota de Nueva España y cuarenta y nueve en que sucedió otro tanto con la de Tierra Firme.

Algunos de estos años blancos fueron consecutivos: por ejemplo, los cinco comprendidos entre 1590 y 1594, en los cuales no salieron flotas á causa de una peste que afligió á la España. Desde 1681 hasta 1695 la navegación fué intermitente, pudiendo asegurarse que no se hicieron más de seis viajes en ese periodo.

Sin embargo, hubo también años en que se remitieron dos provisiones de mercaderías, sea á Nueva España sea á Tierra Firme.

Se sabe que el mayor número de toneladas á que ascendió en el siglo XVII el buque ó capacidad de las dos flotas de la América reunidas, fué el de veintisiete mil quinientas.

La guerra de sucesión que estalló en la Península al fallecimiento de Carlos II el Hechizado, interrumpió casi completamente el comercio entre la metrópoli y las colonias.

Aunque Felipe V, á la paz de Utrecht, se empeñó por restablecerlo, ese comercio fué, en los primeros años del siglo XVIII, mucho menos activo que en la época anterior.

Desde 1700 hasta 1740, las únicas flotas que salieron para Nueva España fueron las correspondientes á los años que paso á enumerar, cuidando de expresar, siem-

pre que sea posible, el número de toneladas disfrutadas ú ocupadas en cada una de ellas:

Años	Toneladas
1706.	2,653
1708.	
1711.	
1712.	1,202
1715.	1,797 $\frac{2}{7}$
1717.	2,841
1720.	4,428 $\frac{5}{8}$
1723.	4,309 $\frac{59}{80}$
1725.	3,744 $\frac{21}{40}$
1729.	4,882 $\frac{1}{2}$
1732.	4,458 $\frac{29}{111}$
1735.	3,141 $\frac{1}{2}$
1739.	4,765 $\frac{2}{3}$

"Todavía fueron menos las flotas que en el mismo período se despacharon á Tierra Firme, como lo manifiesta el siguiente estado, en el cual se expresan los años de salida, los barcos de guerra y mercantes que las compusieron, y las toneladas de los mercantes:

AÑOS	BARCOS DE GUERRA	BARCOS MERCANTES	TONELADAS DE LOS MERCANTES
1721.	4	9	2,887
1723.	4	14	3,127
1730.	6	15	3,862
1737.	2	7	1,891

(*Crónica de 1810*, págs. 59 y 60, tomo I.)

"Semejante sistema no habría podido sostenerse en todo su vigor sino á condición de que la nación en cuyo

beneficio se establecía el monopolio, hubiese poseído una industria tan rica y tan variada que bastase para satisfacer por sí sola las necesidades de su dilatado imperio colonial. Pero la España, que en los primeros años del establecimiento de este régimen, era una nación rica é industriosa, comenzó luego á decaer de su antigua prosperidad. Sus fábricas y su producción se hicieron cada día menores, y antes de mediados del siglo XVII su postración industrial era verdaderamente desastrosa. En esta época precisamente sucedió que, mientras el aumento de la población en América exigía cada año un número mayor de mercaderías, la metrópoli no podía suministrar más que una porción reducida de las que se necesitaban. Las dos flotas que partían de Sevilla no cargaban cada año más que 27,500 toneladas, y aun de esa cantidad de mercaderías, insuficiente para satisfacer las demandas de las colonias, sólo una parte muy reducida era producción del suelo y de las fábricas españolas. El resto, aunque introducido en América con el nombre de mercaderías españolas, era manufactura extranjera, de tal suerte que los tesoros de Indias de que la metrópoli había querido gozar sin competencia, servían, en su mayor parte, para pagar á los extraños el valor de las mercaderías que se les compraban. De este orden de cosas resultaban naturalmente consecuencias fatales para la metrópoli y para sus colonias. Al paso que aquélla no lograba enriquecerse con el comercio exclusivo de las Indias, éstas estaban obligadas á pagar las mercaderías europeas á precios subidísimos por el recargo de valor que creaba ese sistema, y por los efectos naturales de un monopolio ejercido sin competencia. Los comerciantes priviligiados con el monopolio, elevaban sus precios

mucho más allá de lo que habría permitido hacer el comercio libre.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, páginas 265 á 267.)

«En esta organización comercial, los peninsulares podían evitar el hacerse competencia los unos á los otros en sus diversas operaciones.

«Así las ganancias que obtenían eran regularmente enormes.

«La de un ciento por ciento era poco satisfactoria.

«Las de un doscientos, de un trescientos, de un cuatrocientos por ciento eran comunes.

«Hubo ganancias de un novecientos por ciento.

«Con esto, fácil es congeturar á cuánto ascenderían los precios de las mercaderías más indispensables para la subsistencia.

«En aquellos dichosos tiempos, una capa de paño fino de Castilla se transmitía en herencia de padre á hijos, como una alhaja de familia.

«Á virtud del mismo principio económico antes recordado, el valor de los productos americanos, ó sea de los retornos, era sumamente bajo.

«El número de los compradores que venían en las flotas era muy restringido, y la cantidad ofrecida era muy considerable.

«La situación de los especuladores del nuevo mundo era, pues, extraordinariamente desventajosa.

«Los precios de las mercaderías europeas, exorbitantes ya en las ferias, experimentaban todavía un recargo de importancia á causa del costo de los transportes y de las averías consiguentes, en los largos viajes que se hacían, en partes por agua y en partes por tierra, para conducir los objetos, verbigracia, desde Portobelo hasta

Bogotá, Popayán, Quito, Lima, ó Santiago de Chile. El secretario del consulado de Chile, don José de Cos Iriberri, describe como sigue, en una memoria leída ante una junta de dicho cuerpo en 30 de septiembre 1797, los efectos del régimen de las flotas y galeones en nuestro país.

"¿Cuales podían ser los progresos de los comerciantes de Chile, reducidos por este sistema de comercio á la alternativa, ó de exportar directamente sus metales para el Callao, y desde allí á Panamá y después á Portobelo, pagando licencia, pasajes, fletes, que el antiguo modo de hacer esta navegación (el de las flotas y galeones) hacía exorbitantes, alcabalas, almojarifazgos, seis por ciento de avería, derechos establecidos en el Perú desde 1590; ó de enviarlos á Lima, y surtirse allí de unos efectos en que las segundas manos no pretendían lucrar menos que las primeras? Y dado caso que algunos acaudalados de Chile se dirigiesen á Portobelo, ¿que proporción debía haber entre las cantidades que los chilenos necesitaban para lucrar en un efecto cualquiera, y las que necesitaba un peruano? ¿Y cuán desmesuradas no serían las ganancias que pretenderían sacar á su vuelta, de unos efectos raros y escasos, porque la codicia había hallado el medio de pedir á España, y de enviar menos de lo necesario para asegurar la salida, y dar la ley en los precios? ¿Cómo podía florecer así un país que por la feracidad de su suelo exigía la facilidad de poder exportar sus frutos, y una cómoda importación directa de los efectos más necesarios? Y si la distancia á que se hallaba este reino del centro del comercio ó de los mercados le era tan gravosa en la época de la industria de la España, cuando de sus propias fábricas podía formar cargamen-

tos proporcionados á la poca población de sus posesiones occidentales, ¿cuánto más gravosa no le sería cuando, puesta con los grandes esfuerzos hechos en tiempo de Felipe II como sobre un plano inclinado, empezó á correr rápidamente á su decadencia, y tuvo que recurrir á las manufacturas extranjeras para proveer estos dominios, que con las sucesivas reducciones de los indios y el establecimiento de los muchos españoles que emigraron á este continente, cada día se iba aumentando en poblaciones, y exigía mayores cargamentos; y éstos, por estas circunstancias y las mayores necesidades del erario, venian cada vez más recargados de derechos?» (*Crónica de 1810*, págs. 63-65.)

«El beneficio de esas negociaciones alentó el comercio de contrabando, á pesar de las penas terribles con que estaba condenado. En efecto, el contrabando no sólo era un medio de comercio que aseguraba pingües ganancias, sino que satisfacía una necesidad real y efectiva, desde que la metrópoli no bastaba para surtir á sus colonias. Entonces, como en todos los tiempos y países en que se ha abusado del sistema de restricciones y prohibiciones, el comercio ilícito tomó un gran desarrollo y llegó á ser una especulación condenada por la ley, pero que no tenía nada de deshonroso ante la opinión. El contrabando se circunscribió en los primeros tiempos á los puertos que estaban más al alcance de los europeos, franceses, ingleses y holandeses, es decir, á las costas del Atlántico. Las colonias del Pacífico, esto es, las que formaban el virreinato del Perú, siguieron por largos años surtiéndose exclusivamente en la feria de Puertobello.

«En el Pacífico se había organizado gradualmente un sistema análogo de transportes que completaba aquel ré-

gimen comercial. Los virreyes del Perú se empeñaron en regularizar este servicio desde que los corsarios ingleses y holandeses hicieron sus primeras apariciones en estos mares. Una flotilla de quince ó veinte barcos mercantes escoltados por dos ó tres buques armados en guerra, salía regularmente del Callao en mayo ó junio de cada año. Transportaba á Panamá los caudales con que el tesoro del Perú contribuía á aumentar las rentas de la corona de España, y los productos americanos, en su mayor parte oro ó plata en barra ó en moneda, que debían negociarse en la feria de Puertobello. En esa flotilla iban también los mercaderes ó sus agentes encargados de esta negociación.

«Después de un viaje penosísimo hecho á lomo de mula, los comerciantes del Pacífico cruzaban la región del istmo y llegaban á su destino en agosto ó septiembre á esperar el arribo de los galeones de España. La pequeña ciudad de Puertobello, situada, como se sabe, sobre el mar de las Antillas, poblada habitualmente sólo por algunos centenares de negros y de mulatos y por una corta guarnición, era, durante mes y medio, á pesar de la insalubridad de su clima, el centro de un importantísimo movimiento comercial, mientras se efectuaba el desembarco y la venta de las mercaderías de España y la carga de los productos americanos. Terminadas estas compras, los comerciantes del Pacífico tomaban otra vez la flota en Panamá, y en noviembre ó diciembre estaban de vuelta en el Callao con sus nuevas mercaderías. En aquellos tiempos, los individnos que ejercían el comercio en Chile, eran pobres mercaderes de última mano que ni siquiera llegaban á surtirse á la feria de Puertobello. Compraban sus mercaderías en Lima, cuando ya estaban recargadas

con todos los costos que exigía aquella organización comercial y con las utilidades que sacaba cada uno de los vendedores por cuyas manos habían pasado. Esos pequeños comerciantes, que estaban obligados á ir al Perú á hacer su surtido y que por falta de otros medios para trasladar sus valores, debían llevar consigo el dinero en barras metálicas ó en plata amonedada, tenían que pagar fuertes fletes para transportar sus mercaderías á los puertos de Chile, y que pagar además en estos puertos nuevos derechos de aduana, ó de almojarifazgo, como entonces se decía. Todas estas trabas recargaban de tal suerte el precio de las mercaderías, que en general los artículos europeos costaban en Chile á lo menos el doble de lo que costaban en el Perú, y el cuádruplo á lo menos de lo que habían costado en España. Bajo tales condiciones el comercio no podía tomar un gran desarrollo. La pobreza de los pobladores de Chile no les permitía comprar por aquellos altos precios más que lo que les era estrictamente indispensable. Sólo desde el segundo decenio del siglo XVII, cuando el situado real había repartido en el país algunos capitales, los consumos de artículos europeos comenzaron á ser un poco mayores, y mayores también las utilidades de los comerciantes. Pero entonces mismo tuvieron éstos que experimentar contrariedades de otro orden. Las correrías de los corsarios en nuestras costas les causaron no pocos daños; y el solo anuncio de su reaparición en el Pacífico era causa de alarma y de consternación.» *(Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 267 á 269.)

«La ley prohibía á todo extranjero el pasar á las Indias ó el comerciar en ellas bajo pena de confiscación de sus mercaderías y de sus demás bienes, que debían re-

partirse por iguales partes entre el denunciador, el juez de la causa y el fisco. Los colonos de cualquier rango que cometieran el delito de negociar con los extranjeros, incurrían en las penas de muerte y de confiscación de todos sus bienes, pesando la pena de destitución sobre los gobernadores y demás funcionarios de la corona que hubiesen autorizado ese comercio. Aun en los casos en que un extranjero obtuviera permiso para comerciar en alguna de las colonias, le era prohibido pasar más adentro de los puertos de su destino; y los gobernadores mismos estaban privados de la facultad de permitir que el extranjero se internara en las provincias de su mando. El permiso concedido en algunas ocasiones á los extranjeros para comerciar en las Indias, no se extendía á todas sus producciones. Había algunos artículos, como el oro, la plata y la cochinilla, que les era prohibido adquirir exportar.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, páginas 228-9.)

«El comercio español, que tenía permiso de enviar mercaderías á las Indias, podía remitirlas de toda especie, con excepción de las expresamente vedadas en las prohibiciones riales. La primera y principal prohibición se refiere á la moneda y á la piezas de plata ú oro labradas.

«También estaba prohibido llevar negros levantiscos, «porque diz que son de casta de moras, y otros tratan «con ellos, y en una tierra nueva donde se planta agora «nuestra santa fe católica, no conviene gente de esta cali«dad;» así se expresaba un real cédula sobre la materia. Sin embargo, el rey daba licencias particulares para llevar negros y mulatos á las nuevas tierras; y por mucho tiempo hubo de hacerse contratos para la importación en

América de cantidades de esos individuos de la especie humana, siendo célebres los tratos ajustados sobre el particular con la corte de París. De las investigaciones que hemos hecho resulta que la primera traída de esclavos negros á Chile tuvo lugar por los años de 1586 á 87, habiendo sido Gaspar de Peralta quien obtuvo licencia con tal objeto. En 1780 se sirvió el rey conceder á sus vasallos de América, exceptuándose á los del Río de la Plata, Chile y reino del Perú, el permiso de proveerse de negros de las colonias francesas, durante la guerra; y en 1788 se abrió el comercio de esa raza á todos los extranjeros, señalándoles los puertos por donde les era dado introducirlos.» (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.)*

«Para al arreglo del comercio exterior, se planteó con vigor el sistema de la balanza del comercio. Y como todos saben que éste consiste en estimar por riqueza única los metales preciosos y balancear la ganancia ó pérdida de un país, según sea mayor ó menor la internación de moneda comparada con la exportación, se siguió la lógica del error y se prohibió la importación de artículos extranjeros que hubieran de retornar en dinero, como se prohibió también la importación de metales preciosos bajo pena de muerte.» (MIGUEL CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 3.)

«Se creería que los permisos acordados por el rey... eran más ó menos frecuentes y no difíciles de obtener; pero las condiciones exigidas para ello, dejan ver que no debían de ser muchos los que llegaban á alcanzarlos. Para que un extranjero pudiera obtener carta de naturaleza que lo pusiera en aptidad de ser admitido á tratar en las Indias, era preciso: 1.º, que hubiera vivido

en España ó América por espacio de veinte años continuos; 2.°, que fuese propietario, diez años antes, de casa y bienes raíces que representasen un capital propio de cuatro mil ducados; 3.°, que estuviese casado con nacional ó hija de extranjero nacido en España ó América; 4.°, que el consejo de Indias hubiese declarado que podía gozar de este privilegio después de una ligera información que debía rendirse ante la audiencia, estando todavía el pretendiente sujeto á otros trámites y diligencias.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, página 229.)

«Se puede decir que de hecho la metrópoli excluyó siempre del comercio de las Indias á los extranjeros, y sólo lo permitió á los naturales, entendiéndose por tales los hijos de Castilla, León, Valencia, Cataluña, y las islas Mallorca y Minorca. Famosas son las cédulas expedidas por varios reyes, destinadas á extirpar sus estados de ultramar de todos los extranjeros que cautelosamente se hubieran deslizado á esas regiones. Pero no sólo estaba vedado á esas personas el pase á las Indias sino también el comercio activo y pasivo con ellas. Bajo el nombre de extranjeros se comprendió, para los efectos del comercio, á los vasallos de la corona que no pertenecían á los reinos habilitados para ese tráfico.

«La naturaleza para el comercio era de tres clases: por origen, por nacimiento sólo, y por privilegio. Se decían naturaleza de origen aquellos que habían nacido en Castilla, Aragón y Navarra de padres oriundos de esos mismos reinos. Naturales por nacimiento, á los nacidos en dichos reinos de padres extranjeros transeúntes. Finalmente, por privilegio, á los que residiesen en los reinos de España ó en los de Indias por diez años, «con cazas

"y bienes de asiento y estuviesen casados con mujeres "naturales de ellos."

"Y como una singular curiosidad de las mil alternativas que á este respecto sufrieron la legislación y las ideas entonces dominantes, citaremos la cédula de 1518 en que se mandó que "ningún reconciliado ó nuevamente "convertido á nuestra santa fe católica, de moro ó de ju"dío, ni hijo suyo, ni nieto de personas que públicamente "hubieren traído sambenito, ni hijos ni nietos de quema"dos, ó condenados por herejes por el delito de la heré"tica pravedad por línea masculina ni femenina, pudiesen "pasar á las Indias, aunque tuviesen habilitación, pena "de perdimiento de bienes y de cien azotes, destierro "perpetuo de las Indias y la persona á merced del rey". (M. Martínez, *Comercio de Chile en la época de la colonia.)*

Aparte de este absurdo sistema comercial, las contribuciones eran muy gravosas. Don Marcial Martínez en su estudio citado las detalla en esta forma:

"El derecho de avería se pagaba con el objeto de proveer á la subsistencia de las armadas que convoyaban á las flotas y galeones. Hubo en la serie de los años diversidad de manera de cobrar el impuesto. Ya se lo recaudaba á tanto por tonelada, ya se tenía en vista sólo el tesoro traído por los buques de vuelta de las Indias, con excepción de la parte destinada á los Santos Lugares, ó á la canonización de San Francisco Solano, ó para la redención de cautivos; ya se hacía un prorrateo arbitrario por los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla y Cádiz. Por tiempos no se tomó en cuenta para la prorrata la armada real; pero en otras épocas, pagó ella su parte proporcional. En ocasiones se cobró el impuesto en ge-

neral al comercio de cada uno de los puntos de América, y la regla que se estableció fué la siguiente: al comercio del Perú le cupieron 350,000 ducados, al de Nueva España 200,000, al del nuevo reino de Granada 50,000, al de la provincia de Cartagena 40,000, y á la real hacienda 150,000. Las sumas que producía este impuesto no alcanzaban, empero, á saldar los gastos de las armas, y sobre todo en épocas en que menguó extraordinariamente el comercio, tuvo el tesoro que pagar déficits más ó menos considerables. Llegaron también circunstancias en que la decadencia de la marina de guerra española obligó á la corte á pedir auxilio á la Francia, y entonces el tesoro pagó íntegramente los servicios de la escuadra de esa nación amiga.

"La historia conserva memoria de diversos contratos ó asientos hechos con comerciantes particulares ó compañías para el cobro del derecho de que hablamos, y para que se tenga idea de cuánto produjo por ese medio, bastará recordar que ciertos contratistas se obligaron á hacer á su costa los aprestos de las flotas y dar cada año 60,000 ducados para el pago de tributos, salarios y otros gastos de cuenta de averías. Da la medida de las ideas caballerescas de aquellos tiempos la capitulación que se lee en ese asiento, de que no se diese al negocio el nombre de arrendamiento, sino de administración, á fin de que no perjudicase á la nobleza de los contratistas.

"La última modificación que sufrió el derecho de averías fué la que se consignó en el reglamento del comercio libre, en donde se dispuso que la contribución no excediese de medio por ciento sobre la plata y el oro.

"El derecho de almojarifazgo se debía y se pagaba al

rey "por razón de portazgo é de diezmo é de censo de "tiendas."

"El origen de este impuesto es tan antiguo como el de comercio de Indias, pero por real cédula expedida por los Reyes Católicos á 28 de febrero de 1543, se lo suspendió temporalmente. Desde 1544 para adelante se cobró siempre ese derecho, ora á razón de 7 y medio, ora de 5 por ciento, debiendo pagarse en todo caso un dos y medio en Sevilla; y más tarde se elevó la tasa hasta el 5 por ciento como derecho de exportación en España y el 10 por ciento de importación en las Américas. En cuanto á objetos de retorno de las Indias, pagaban un 5 por ciento en Sevilla y un 10 por ciento por razón de derechos de alcabala de primera venta, siendo de notar que hubo tiempo en que subió al 20 por ciento. El almojarifazgo se cobraba no sólo por las mercaderías sino también sobre la "jarcia, velas, clavazón y las de"más cosas que de los navíos dados al travez vendiesen "sus dueños." En el reglamento del comercio libre se previno que las mercaderías y frutos destinados, entre otro puntos, á Valparaíso y Concepción de Chile, pagasen, siendo españoles, al tiempo del embarco, el 3 por ciento, y si los géneros fuesen extranjeros, el 7 por ciento, debiendo unos y otros devengar iguales derechos á su entrada en las Indias.

"Lo único que estaba exceptuado del impuesto, era lo siguiente: los objetos de avío y servicio de los pasajeros, lo que llevasen los eclesiásticos que iban á establecerse en América, las provisiones y bastimentos de la marina real, las cosas enviadas por cuenta del rey y los azogues. El método seguido para la cobranza del impuesto varió, habiéndose hecho al principio sobre aforo ó avaluación

de las mercaderías, después por palmos cúbicos ó número de piezas, y en diversos tiempos por el peso, como se deduce de lo que á este respecto dice don Miguel Álvarez Osorio, en su obra titulada *Extensión política dirigida á Carlos II.*" (M. MARTINEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.*)

"Después de infinitas peripecias, de subidas y descensos en la tasa, conforme al apremio de las necesidades ó al desahogo en tiempos de abundancia, (y éste es un fenómeno común á todos los tributos americanos) quedó definitivamente fijado aquel tributo en el siglo XVII, que es el de que nos ocupamos, en cinco por ciento que debían pagar las mercaderías embarcadas para América en el puerto de Sevilla, como derecho de salida, y en el diez por ciento con que se les gravaba en los puertos de entrada. (Ley 2.ª, t. 5, lib. 8.º de Indias.)" *(Historia de Valparaíso,* pág. 214.)

"Otro derecho impuesto al comercio era el de toneladas, creado en 1608 para los gastos de la Universidad ó cofradía de navegantes. La cuota del impuesto fué en un principio de real y medio por tonelada y después de solo un real. Anexa á esta contribución corrió la de media annata, establecida en 1632, que se cobraba al respecto de dos y medio por ciento sobre la cuota de la de toneladas.

"Los mercaderes se obligaron además á otras contribuciones que se destinaron á la fundación y subsistencia del seminario de San Telmo en Sevilla, entendiéndose que ellas no comprendieron á los avisos ni navíos sueltos.

"Cuando cesaron de funcionar las flotas y galeones, el derecho de toneladas con todos sus accesorios se hizo extensivo á cuantos buques navegaban á Indias; y al

restablecimiento de aquellas flotas renació el derecho bajo las mismas condiciones que había antes de 1740. Este impuesto, el más gravoso al comercio, llegó á ser intolerable, y á cada nueva exacción que nacía se la comprendía bajo la denominación general de toneladas, llevando diversos nombres específicos. El decreto del comercio libre eliminó esta contribución, pero dejó subsistente un uno por ciento "para indemnizar el seminario "de San Telmo y otros cuerpos que tenían dotación en "las toneladas."

"El derecho de almirantazgo era una obvención de los almirantes, y la cobraban éstos en la carga y descarga y anclaje de los buques, conociéndose en este caso con el nombre de derecho de marco. El primero que gozó de este impuesto fué don Cristóbal Colón, á quien cedieron los reyes "la decena parte de cualesquiera mercade- "rías, siquiera sean perlas, piedras preciosas, oro, plata, "especería y otras cualesquiera cosas que se compraren, "trocaren, faltaren, ganaren ó vieren dentro de los límites "del almirantazgo."

"Este derecho se perdió con el tiempo, y en todo el siglo XVII no se encuentra vestigio de él; pero apareció con el nombramiento del infante don Felipe de Borbón bajo proporciones exorbitantes. Cuando se suprimió en España el empleo de almirante, quedó el derecho como ramo del Real Tesoro, y vino á desaparecer como otras gabelas en 1778." (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.)*

"El establecimiento de las aduanas costó en el Pacífico largos años de lucha y de ensayos, de fraudes y desengaños.

"Hasta principios del último siglo todas las rentas pú-

blicas se daban en arriendo, según en otras ocasiones prolijamente hemos demostrado. Y de este sistema había que deducir dos tristes consecuencias: la primera, de que la España no enviaba á estos países hombres que supieran manejar los caudales públicos por falta de pericia y de pureza, y la segunda, que sus administrados no tenían el suficiente apego á la ley y al deber para desempeñar fielmente todos sus cargos para con el Estado. Aplicada, en verdad, la linterna de las revelaciones íntimas al manejo financiero de la colonia en todos sus ramos, no se encuentra sino un caos de fraudes, contrabandos, alzamientos de dineros: la más repugnante desmoralización, en una palabra.

"Considerábase la América como un arca abierta en la que todos los funcionarios públicos, desde el virrey al más humilde guarda playa, se juzgaban con derechos para entrar ambas manos, lo que no podía dejar de suceder desde que la mayor parte de los empleos públicos se vendían en la península por escudos, como sucedió con la presidencia de Chile en tiempo de Ustáriz (1707) y con la gobernación de Valparaíso en tiempo de Tobar (1713)." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 237.)

Para manifestar con cifras la pobreza del comercio legítimo que se practicaba en aquella época, y la desesperante lentitud de su desarrollo, por las trabas que se le imponían, insertamos en seguida un cuadro de las rentas de la Aduana de Valparaíso desde el año 1612 hasta el de 1772, extractando estos datos de la obra del señor Cruchaga, *Organización Económica*.

Rentas (almojarifazgos) de la Aduana de Valparaiso en los años que se expresan

1612.	$	418	1675.	$	3953
1613.	"	1621	1676.	"	8449
1614.	"	620	1677.	"	6357
1615.	"	615	1678.	"	7379
1616.	"	486	1679.	"	5230
1617.	"	1421	1680.	"	8885
1621.	"	2045	1691.	"	8230
2622.	"	1422	1692.	"	10893
1623.	"	819	1693.	"	8682
1624.	"	2924	1694.	"	7097
1625.	"	1423	1695.	"	8688
1626.	"	1114	1698.	"	3964
1630.	"	1172	1699.	"	12003
1631.	"	1760	1700.	"	14497
1633.	"	640	1701.	"	18209
1635.	"	1245	1702.	"	12800
1636.	"	2419	1703.	"	13400
1637.	"	1769	1704.	"	13400
1638.	"	2232	1705.	"	13400
1639.	"	1086	1706.	"	19852
1641.	"	7297	1707.	"	15180
1543.	"	5124	1708.	"	5590
1647.	"	4430	1709.	"	5590
1649.	"	5744	1710.	"	12745
1651.	"	3522	1731.	"	25588
1653.	"	1676	1732.	"	13758
1654.	"	1738	1733.	"	24477
1655.	"	5367	1734.	"	24494
1659.	"	1326	1735.	"	2492
1657.	"	2904	1736.	"	23790
1658.	"	1037	1737.	"	17665
1656.	"	1720	1738.	"	28719
1660.	"	5425	1740.	"	18565
1661.	"	5447	1751.	"	28550
1662.	"	5637	1752.	"	28950
1663.	"	6294	1753.	"	19628
1664.	"	5514	1754.	"	20532
1665.	"	7990	1755.	"	38983
1671.	"	12334	1756.	"	32600
1672.	"	8585	1757.	"	32600
1673.	(1)	5458	1758.	"	32600
1674.	"	2750	1759.	"	28568

(1) Aunque no hemos comprobado el hecho, parece que las cifras anotadas después de 1672 incluyen los almojarifazgos de todo el país.

1760.	$ 31935	1767.	$ 35438
1761.	" 38835	1768.	" 82563
1762.	" 36207	1769.	" 42594
1763.	" 36207	1770.	" 78795
1764.	" 36207	1771.	" 25662
1765.	" 24138	1772.	" 59176
1766.	" 24138		

(M. Cruchaga, *Organización Económica*, págs. 234-5 y 252-8.)

El sistema restrictivo y los contrabandos explican la esterilidad de esta renta durante dos siglos. El señor Barros Arana explica la condición de las rentas de Chile en aquella época en las siguientes palabras:

"El examen de las rentas públicas del reino de Chile puede dar una idea del estado de su industria y de la pobreza general del país en aquellos años. Los reyes de España habían implantado en sus colonias de América numerosas contribuciones, que en algunas de ellas les producían entradas considerables. En Chile, muchas de esas contribuciones eran absolutamente nominales, por que no procuraban á la corona renta alguna. Otras, aunque eran bastante gravosas, producian cantidades relativamente pequeñas.

"La más pesada de todas ellas y la que había costado más trabajo imponer, era la de alcabala que gravaba con un derecho de cuatro por ciento todo contrato de compraventa de muebles ó inmuebles, así como las permutas, arrendamientos, imposiciones de censos y donaciones. Al lado de éste figuraba el de almojarifazgo ó de aduana, que recaía sobre la introducción de mercaderías, gravándolas con un derecho de cinco por ciento sobre el mayor valor que tuviesen en el puerto á que llegaban. Este impuesto era mucho más gravoso de lo que á primera vista parece. Desde luego, era calculado sobre el más alto valor

que tenía ó podía tener la mercadería en el puerto de su arribo; pero ese impuesto debía, además, pagarse en cada puerto en que la mercadería fuere desembarcada, aunque ya lo hubiera pagado en otro. Así se explica, en cierto modo, el alto precio que tenían en Chile las mercaderías de procedencia europea. Antes de llegar á nuestros puertos, ya habían pagado en el Perú el derecho de almojarifazgo, que, sin embargo, se les obligaba á pagar de nuevo. Para simplificar la percepción de estos impuestos y asegurarse una renta fija é invariable, el soberano, por medio de sus virreyes y de las juntas de hacienda, señalaba á cada provincia la suma del impuesto que debía enterar en la caja real, y confiando su percepción á los cabildos ó á algunos particulares por vía de arriendo, imponía á éstos la obligación de pagar la cantidad establecida, autorizándolos para ganar la diferencia entre esa suma y el producto verdadero del impuesto. Después de muchos aplazamientos y discusiones, que hemos recordado en otros lugares, estos impuestos quedaron definitivamente establecidos en Chile por provisión del virrey del Perú, conde de Chinchón, de 15 de mayo de 1639, estimándolos en la suma de 17,000 pesos, de los cuales 12,500 correspondían al derecho de alcabala, y los 4,500 restantes al de almojarifazgo. El cabildo de Santiago, comprometiéndose á pagar al tesoro real la referida suma, tomó á su cargo en 7 de septiembre de 1640 la percepción de dichos impuestos por el término de quince años. Habiendo ocurrido en mayo de 1647 el espantoso terremoto que arruinó á Santiago, el virrey del Perú, marqués de Mancera, suspendió, en noviembre de ese mismo año, la cobranza de aquellos impuestos, y el rey, por cédula de 1.º de junio de 1649, sancio-

nó esta medida, decretando que la gracia concedida para la reparación del reino después de aquella catástrofe, durara seis años. Apenas restablecidos estos impuestos, sobrevino el gran levantamiento de los indios en 1655, y entonces el virrey del Perú, conde de Alba de Lista, volvió á suspenderlos por el término de otros seis años; pero haciendo valer diversas dilaciones y pretextos, sólo se pusieron nuevamente en planta en 1674. El cabildo de Santiago cobró este impuesto durante un año; pero el resultado de esta percepción fué tan poco favorable, que en 1675 renunció determinadamente á seguir sujeto á este arreglo que le procuraba pérdidas considerables y los mayores embarazos para pagar al tesoro real la cantidad estipulada.

"La cobranza de esos impuestos pasó entonces á hacerse directamente por medio de funcionarios especiales designados por el gobernador con acuerdo de los oficiales reales. Este régimen subsistió trece años, y su resultado fué verdaderamente desastroso. Hubo años en que esos dos impuestos no produjeron más que dos ó tres mil pesos, pero en otros fué superior en más del doble, lo que demostraba más que otra cosa, una administración irregular y desordenada. Reconociéndose los inconvenientes de este sistema, y descubriéndose que la percepción era mal hecha, por sugestión del fiscal de la real audiencia don Pablo Vázquez de Velasco, se trató de volver al régimen antiguo; pero el cabildo no quiso tomar á su cargo la cobranza de esos impuestos, ni siquiera por la suma de nueve mil pesos, y fué necesario sacarla á remate público. Por este medio, un particular la subastó por el término de cuatro años, comprometiéndose á pagar

diez mil pesos por año.» *(Historia General de Chile,* tomo V, págs. 307-9 y nota 29.)

El cuadro de los almojarifazgos que hemos insertado no llega sino hasta 1772, porque desde entonces aparecen juntas (sin designar la suma que á cada cual corresponde) las rentas de aduanas y alcabalas.

«Hasta entonces (1772) el impuesto de aduana ó de almojarifazgo, como entonces se decía, era percibido por contratistas que, pagando al fisco una suma dada, adquirían el derecho de cobrarlo. Ese sistema absurdo, inmoral bajo todos sus aspectos, más gravoso para los contribuyentes que el pago hecho directamente al Estado, y que armaba al contratista de leyes violentas y opresivas que podía manejar atropelladamente y sin moderación en provecho de sus intereses personales, estaba planteado así en España como en Francia y en otros países; pero las luces del siglo comenzaron á desprestigiarlo, y la ciencia económica le preparaba el golpe de muerte demostrando sus funestas consecuencias. En algunas de las colonias de América, sin embargo, ese sistema parecía estar autorizado por una larga experiencia. Así, en Chile, á consecuencia de la exigüidad del comercio y de la renta fiscal que producía, era creencia bastante generalizada que su recaudación por medio de funcionarios especiales, ocasionaba gastos superiores á las entradas, y en efecto, por causa de la mala administración, siempre que se había recurrido á este último método, se había obtenido una notable diminución de la renta. El crecimiento de la población y el desarrollo del comercio y de la industria á mediados del siglo XVIII, debían forzosamente estimular una reacción contra aquel orden de cosas. El

gobierno de Carlos III, adelantándose en esto como en muchos otros ramos administrativos á las ideas españolas de su siglo, quería modificar aquel vicioso sistema de percepción de impuestos. Diversos informes habían revelado al rey que la exigüidad de las rentas de la corona en las Indias, provenía sobre todo de la manera de percibir los impuestos, opresora para los contribuyentes y poco productiva para el Estado. Un hombre inteligente y experimentado en los negocios de administración, don José de Gálvez, enviado por el rey en 1765 en calidad de visitador de la Nueva España, palpó mejor que nadie esos inconvenientes, y fué encargado de introducir serias reformas en la percepción de los impuestos, lo que, agregado á otras causas confluentes, produjo un rápido acrecentamiento de las rentas reales. Para obtener el mismo resultado, se inició desde entonces el pensamiento de que la aduana de Chile fuera administrada por cuenta del rey, y poco después se le preparó en Santiago un valioso edificio en el sitio mismo en que antes había existido el convictorio ó casa de educación de los jesuítas. La percepción de los impuestos de alcabala y de almojarifazgo, esto es, de aduana, se hacía por un mismo contratista; la experiencia había parecido demostrar que este sistema era el más eficaz y productivo, y en esta confianza había sido preferido. En 1767, el presidente Guill y Gonzaga recordaba al rey que "la experiencia tiene acreditado que nunca producen "á S. M. por mucho sus reales derechos en administración "lo que por arrendamiento." Pero en esa misma época comenzaba á formarse un opinión muy diferente entre los altos funcionarios de la administración fiscal. El contador mayor de Chile, don Silvestre García, con algunos

otros funcionarios de esas colonias, había representado al rey las ventajas de que esta renta, en vez de darse á contrato, se pusiera en administración, esto es, que se cobrara directamente por los empleados del rey. El 5 de diciembre de 1772, se sacaron á remate los de las alcabalas y del almojarifazgo, por el término de tres años; pero el contador mayor, que esperaba una resolución del rey, introdujo en el contrato la condición que, si en ese tiempo llegaba la real decisión, el subastador se sometería á ella sin tener derecho á ninguna reclamación, cesando inmediatamente de ser administrador del ramo. Los postores se sometieron á esta condición; y uno de ellos, llamado don Joaquín Plaza, remató los referidos derechos por tres años á razón de 115,000 pesos anuales, y aún llegó al término de su contrato; pero la reforma iniciada se llevó á cabo muy poco más tarde. La real cédula en que se mandaba definitivamente que las rentas de aduanas fueran administradas en Chile á perpetuidad por empleados de la corona, fué una de las primeras que firmó don José de Gálvez al hacerse cargo del ministerio de Indias en febrero de 1776.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 331-3 y nota 28.)

«Como un ejemplo práctico del modo como las contribuciones puramente comerciales de que hemos hablado obraban sobre una mercadería determinada, parécenos oportuno consignar aquí un cálculo que respecto del papel hacía (con el objeto de sujetarlo á estanco) el duque de la Palata en 1689, y según el cual un fardo de 24 resmas, comprado en Cádiz en 21 pesos y un real, quintuplicaba su valor, subiendo á más de cien pesos en Chile, en esta forma:

	Pesos	Reales
Precio de costo.	21	1
Derecho de exportación en Sevilla.	1	2
Gastos y derechos menores de aduana y embarque.	6	4
Seguros de doce por ciento.	2	6
Flete de Cádiz á Portobelo.	13	2
Indulto y derechos reales en id.	9	6
Desembarque en id.		4
Flete del istmo.	20	3
Flete de Panamá al Callao.	12	
Derechos en id.	2	4
Gastos de trasbordo y salida en el Callao. .	3	
Flete á Valparaíso.	12	
Derechos en id.	5	
Flete á Santiago.	3	
TOTAL.	112	4

"El cálculo del duque de la Palata se extendía sólo hasta Lima, y con el aumento de seis reales de flete del Callao á aquella ciudad importaba el fardo 87 pesos. El gasto proporcional hasta Chile, de 25 pesos, es sumamente moderado." *(Historia de Valparaíso,* tomo I, página 219.)

"Otro tanto sucedía con los artículos más menudos de las necesidades ó del recreo doméstico. Así, los encajes, por ejemplo, que tenían en España 12 reales fuertes por precio de fábrica, se vendían en América á 5 pesos vara, ó sea con una ganancia de 300 por 100. El clavo de olor, que nosotros podíamos comprar directamente en las Molucas á 4 reales la libra y que se menudeaba en España á 6 reales, no corría en nuestro mercado á menos de 3 pesos. Otro tanto sucedía con la canela, que en las Filipinas valía 4 reales libra, 16 en España y 40 en América, ó sea dejando una ganancia para el mercader,

de 700 por 100. La botija de aceite español se cotizaba en nuestras costas á 20 pesos y el aguardiente á 50 pesos. En fin, para demostrar con un solo artículo de uso diario el escándalo de la explotación ejercida por el monopolio sobre los míseros colonos que fueron nuestros abuelos, diremos, citando las cifras del ilustre Campomanes, que la docena de cuchillos de mesa ordinarios que los ingleses podían expender á 4 reales docena, y que en España ya valían 8 pesos, en las Indias no se vendían por menos de 32 pesos...

"Y téngase presente que estos son los precios que un estadista español (Álvarez de Ossorio) apuntaba en tiempo de las flotas para las Indias en general, y que con relación á Chile no podían menos que aumentarse considerablemente, pues tan solo el flete de una tonelada desde España costaba desde esa época 225 pesos, que es como si hoy dijéramos mil.

"El mismo Álvarez de Ossorio pone un ejemplo curioso de cómo se hacían las ganancias por mayor, en el siguiente caso de las flotas. En una tonelada de calcetas entraban cuatro mil pares, de modo que en diez toneladas venían 40,000 pares, y como éstos se vendían en España á 4 reales y en Indias á 8 reales el par, resultaba que el mercader por mayor ganaba en sólo diez toneladas de un artículo, 20,000 pesos.

"La misma onerosa ley gravitaba sobre los productos americanos, por un principio inevitable de compensación ó de balanza (como entonces se decía.) Así, el cacao, que en Caracas valía 10 pesos el quintal, se vendía en España en 30 pesos. El tabaco, que se cosechaba por 5 pesos, se negociaba por 15 pesos en la Península y por 40 pesos en los demás mercados de Europa, dejando al

especulador una ganancia de 600 por 100. En la caoba de Honduras y el carey ó concha de tortuga de la Habana, los provechos, según el mismo Álvarez de Ossorio, eran de 800 por 100.» *(Historia de Valparaíso*, tomo II, página 29 y nota 2.)

«Á los que quieran formarse una idea más completa de nuestra situación económica, se les puede recordar que en las crónicas del foro chileno hay muchos ejemplos de más de tres testamentos sucesivos, hechos en el transcurso de un siglo, para transmitir á una serie de generaciones una capa de paño de identidad bien comprobada, un pañuelo ó un traje.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 20.)

«De aquí resultaban tres circunstancias de mucha consecuencia para la vida y la prosperidad colonial de Chile. Era la primera que las mercaderías venían recargadas desde el punto de partida hasta el de llegada con el duplo ó tres tantos de su valor intrínseco; segunda, que por las largas distancias, estadías, enfermedades de las tripulaciones y especialmente el tránsito del istmo, que se hacía á lomo de mula ó de negros (que entonces todo era lo mismo), no venían de Europa sino mercaderías finas y de poco peso, como sederías, paños, tisú de oro para faldellines y casullas, marquetas de cera para las procesiones y otros pocos artefactos de lujo ó comodidad. La tercera consecuencia era el limitadísimo número de bultos acarreados por el único buque que navegaba para nuestros puertos cada seis ó más años, pues cuando había guerra solían pasarse diez, quince ó más sin flota ni galeón.» *(Historia de Santiago*, tomo II, pág. 15.)

«Semejante estado de cosas debía naturalmente estimular el contrabando; y sin duda si en aquellos tiempos

hubiera sido más conocida y practicable la navegación de estos mares, el comercio ilícito habría tomado gran desenvolvimiento, como tomó más tarde. Pero no por esto dejaba de hacerse en la escala que era posible. En efecto, se transportaban mercaderías de Buenos Aires y se importaban á Chile sin pagar los derechos de almojarifazgo. Los directores de estas especulaciones fraudulentas eran algunos religiosos que sin duda contaban para ello con la cooperación que podían prestarles los conventos de sus órdenes respectivas, disiminados, como se sabe, en todas las ciudades de América. Aunque este comercio no podía adquirir grandes proporciones, llamó la atención de las autoridades eclesiásticas y fué denunciado al rey.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, página 269.)

Aquella situación también provocó el contrabando en otra forma.

«Los comerciantes de Chile y del Perú, dice un escritor que ha estudiado á fondo la cuestión de la decadencia mercantil de España, no querían entrar en negocios sino con los ingleses y los holandeses. Y de tal manera sucedía esto, que los retornos de Jamaica á Inglaterra llegaban por ese tiempo (1698) á seis millones de pesos anualmente. La feria de Portobelo se convirtió de esta suerte en un desierto. Al fin del reinado de Carlos II, los galeones esperaban hasta tres años la llegada de las producciones de América, de donde resultaba que los buques eran devorados por la broma, y los comerciantes perdían de antemano sus utilidades.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 210.)

Es de advertir que durante toda esta larga época no hubo en todo Chile un solo puerto habilitado sino para

el tráfico local con el Perú; y aun por Buenos Aires se prohibió toda internación legal de mercaderías durante la mayor parte del siglo XVII.

"En efecto, Felipe II, el mismo insensato que había querido atravesar una cadena desde una banda á otra del Estrecho, había dispuesto en una de sus adustas ordenanzas, dirigida á otro señor tan adusto como él, (al virrey Hurtado de Mendoza, con fecha 28 de enero de 1594) que, si era posible, no entrase por aquel rumbo un grano de semilla, una hoja de papel, una partícula de aire, en sus dominios. Otro tanto volvió á disponer por real cédula del Pardo, á 30 de noviembre de 1595, y después de sus días reforzaron aquella acerba prohibición su hijo y nieto del propio nombre, el primero, desde Valladolid, el 6 de abril de 1601, y el último, desde Lerma el 12 de noviembre de 1612, prohibiéndose todo comercio con aquella posesión por esta postrer real cédula "so "pena de ejemplar castigo."

"Alguna liberalidad, empero, mostróse al desaparecer el primero de aquellos monarcas, y en 1602 concedióse á la ciudad de Buenos Aires permiso para exportar al Brasil y á Guinea, (á trueque de traer negros) hasta dos mil fanegas de harina, quinientas de tasajo (el charqui del Plata) y otras tantas de sebo, cada año. Más aún, dádiva tan pequeña, fué suprimida por la grita de los mercaderes de la monopolista Lima, que no querían tener entreabierta sino una puerta en América, cual era Panamá, como la Península guardaba la de Sevilla. Tenía mandado, dice el virrey del Perú, don Luis de Velasco en la Memoria que escribió para su sucesor en 1604; tenía mandado S. M. por cédulas, que se cerrase el paso del puerto de Buenos Aires, y no se permitiese que por

allí fuese ni viniese hombre á España, á fin de que no tuviesen noticia de él los extranjeros, y en conformidad de ello, he hecho las diligencias que he podido. Pero ahora, añade, de año y medio á esta parte, ha dado S. M. permisión para que pueda entrar por aquel puerto un navío cargado de mercaderías, é sacarlas de la tierra, (el sebo y tasajo mencionado) é tener trato con el Brasil, de que no resulta menos inconveniente y perjuicio al trato y comercio de este reino (el Perú), porque, á título de un navío, han de entrar otros y aún quizás de extranjeros, con mercaderías prohibidas. Habrá muchos robos y fraudes de derechos reales, y ábrese puerta á que por allí se disfrute lo más y mejor de la plata de Potosí, como ya se ha experimentado.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, páginas 237-238.)

Al terminar el siglo XVII, el aumento de la población había producido el incremento y el desarrollo del comercio; pero éste, embarazado con todo género de trabas, tenía muy limitada esfera de acción y llevaba una vida lánguida. Las mercaderías europeas que llegaban á Chile, aunque salidas de España, por causa de la postración á que había llegado la industria en la metrópoli, eran en su inmensa mayoría de procedencia extranjera. Recargadas de valor en las diversas ventas por que pasaban antes de llegar á Chile, gravadas, además, con fletes y con contribuciones onerosas y con las gruesas utilidades que los comerciantes reclamaban para sí, no podían venderse sino por precios subidísimos que limitaban extraordinariamente su consumo, ó que sólo lo permitían, y esto en reducida escala, á las personas de alguna fortuna. Todos los documentos de la época hablan de la espantosa carestía de los artículos de vestido, aún de

las telas más ordinarias y sencillas, de donde resultaba que las clases inferiores no pudieran vestirse más que con las toscas jergas que se hacían en el país. (El economista español don Miguel Álvarez Ossorio y Radín, que escribía bajo el reinado de Carlos II sus *Discursos políticos y económicos*, publicados por el conde de Campomanes en el tomo I, del Apéndice á la *Educación popular*, ha señalado los precios á que todas esas trabas comerciales y el monopolio hacían subir las mercaderías que se importaban á América y el de las que sacaban de estos países los comerciantes españoles. Véanse particularmente las páginas 141-156. Pero debe advertirse que esos precios que elevaban á doscientos y trescientos por ciento el valor de las cosas, eran todavía mucho más altos en Chile, que no tenía comercio directo y que estaba obligado á surtirse de última mano en el mercado de Lima.) El precio de las armas era igualmente muy subido; y, en general, el uso de cualquier objeto de producción extranjera se consideraba un refinamiento de lujo. Así, la loza común era un artículo casi absolutamente desconocido, y las familias que no podían procurarse una vajilla de plata toscamente elaborada en el país, tenían que usar los productos groseros de la alfarería nacional. Bajo tales condiciones, el comercio de internación debía ser sumamente reducido, y debía estimular el contrabando, que, sin embargo, por la gran distancia de los centros productores de Europa y por las dificultades de la navegación, era ejercido únicamente por los mercaderes españoles, y sólo algunos años más tarde atrajo á estos mares á los comerciantes extranjeros.

"La exportación estaba reducida á los productos naturales de la agricultura, ó á aquellos derivados de ésta,

cuya sencilla elaboración no suponía un grande esfuerzo industrial. El sebo fué durante muchos años el principal artículo de retorno que Chile enviaba al Perú; pero, desde fines del siglo XVII, el trigo conquistó la supremacía.

"Entre los otros artículos exportados, figuraba en primera línea el cáñamo en rama ó convertido en jarcia, en cordeles ó en mechas para dar fuego á los arcabuces. La suma total del valor de la importación y de la exportación del reino de Chile apenas alcanzaba á fines del siglo XVII á cuatro ó cinco centenares de miles de pesos por año.

"Si los documentos que nos quedan de esa época no son bastante explícitos para darnos á conocer con precisión el estado de la industria, no faltan en ellos indicaciones indirectas para apreciarlo. Más adelante habremos de recordar el producto de las contribuciones; aquí señalaremos la incomunicación de los diversos centros de población entre sí y con la metrópoli y el Perú. A mediados del siglo XVII, se pagaba en Chile un sueldo de doscientos pesos anuales á un oficial que tenía el título de correo mayor del ejército. Sin embargo, la correspondencia oficial entre Concepción y Santiago era conducida por algunos soldados que de vez en cuando y sin ninguna regularidad, despachaban los jefes militares; y ellos eran los conductores de las escasas cartas que los particulares enviaban de un punto á otro. Los diez ó doce buques que salían cada año de los puertos de Chile para el Perú, y que á fines del siglo XVII, á causa de la exportación de trigo, eran veinte ó treinta, eran también los conductores de la correspondencia; pero las comunicaciones dirigidas á la metrópoli no podían ir más que una vez al año por medio de las flotas que man-

tenían el comercio con las colonias. Aunque el rey había ordenado por diversas cédulas que se respetase la inviolabilidad de las comunicaciones, no era raro que los funcionarios encargados del poder público se apoderasen de esas cartas para descubrir las quejas que contra ellos formulaban sus adversarios. Se creia que bajo este régimen debía nacer y desarrollarse una industria fabril más ó menos adelantada, para suplir la falta de los artículos extranjeros que el comercio no introducía ó que sólo podía vender á precios inabordables para la inmensa mayoría de la población. No sucedió así, sin embargo. Siglos enteros de una experiencia bien instructiva, enseñaron á Chile que el nacimiento y los progresos de la industria no son el fruto de esas situaciones económicas creadas artificialmente por los privilegios y monopolios, sino de condiciones de educación y de trabajo que se desarrollan más rápidamente bajo el régimen de libertad y de competencia. La industria fabril se mantuvo en un estado del más lastimoso atraso, creando productos groseros, como las jergas y mantas tejidas en telares miserables, las alfombras pequeñas, la jarcia y las sogas, las piezas de alfarería y otros artículos de menor importancia elaborados por métodos rudimentarios, semejantes á los que usaban los mismos indios, y con un costo que no habría podido soportar la menor competencia, y que, por tanto, los hacía notablemente caros. Á consecuencia de este estado de cosas, las comodidades de la vida que procura la posesión de muebles y de ropas regularmente elaboradas, sólo eran conocidas por las pocas familias que tenían una fortuna considerable.

Aquella limitadísima industria fabril era ejercida principalmente en los establecimientos de los jesuitas. Al

mismo tiempo que éstos eran los más entendidos y emprendedores industriales en los trabajos de la agricultura, mantenían en sus haciendas talleres relativamente considerables para la fabricación de muchos de los objetos que tenían grande expendio en el país ó que se exportaban para el Perú: cueros curtidos, cables y sogas, tinajas y otras obras de alfarería, así como algunas de carpintería, y entre ellas, lanchas y otras embarcaciones menores. Las condiciones que ponían á los jesuítas fuera del alcance de toda competencia, no nacían sólo del cuidado con que velaban por el mejor régimen económico, sino de la posesión de un material y de instrumentos que no era posible procurarse en el país y que casi nadie había visto. Á principios del siglo siguiente, los comerciantes franceses que hicieron en nuestras costas el comercio de contrabando, introdujeron en Chile por primera vez muchos instrumentos manuales, usados desde largo tiempo atrás en Europa, pero desconocidos en Chile por la inmensa mayoría de sus pobladores.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 301-4 y nota 20.)

El lastimoso estado de miseria y de pobreza á que hasta entonces estuvo reducida la población de nuestro país, principalmente por aquel absurdo sistema comercial, está pintado en las siguientes líneas:

«Los gastos ostentosos de algunas familias formaban en Chile en aquella época el más chocante contraste con la pobreza general del país. La miseria espantosa que en la segunda mitad del siglo XVII se hizo sentir en la metrópoli como consecuencia del mal gobierno, de las guerras dispendiosas é insensatas y de los errores políticos y económicos que produjeron el aniquilamiento de la industria nacional, se habían reflejado en las colonias. Chile, la

más apartada de todas, aunque poseía en su suelo, en su clima y en la raza que lo poblaba, los gérmenes de una sólida riqueza, sufría, quizá más que otra alguna, las consecuencias del sistema á que estaba sometido. Á los efectos constantes del régimen colonial, se agregaron todavía en esos años causas accidentales de una deplorable perturbación. Las correrías de los filibusteros, sin causar propiamente daños de gran consideración, introdujeron la alarma y casi paralizaron del todo el comercio. La suspensión de los situados, dejando sin pago al ejército durante algunos años seguidos, creaba la miseria de muchas familas, no permitía á los gobernantes cubrir las deudas contraídas entre los estancieros para la manutención de los soldados, y autorizaba á estos últimos á vivir del merodeo.

«Las malas cosechas de los últimos años del siglo, cuando la exportación del trigo al Perú parecía abrir una halagüeña perspectiva á la agricultura, vinieron á aumentar las dificultades de la situación. Un solo hecho bastará para dar á conocer aquel estado de cosas. Los puestos de regidores de los cabildos de Chile eran los únicos cargos honoríficos á que podían aspirar los colonos; y en las ventas que de ellos se hacían en remate público, se los disputaban ardorosamente los vecinos de mayor fortuna de la ciudad, pagando, al efecto, cantidades generalmente considerables. «El día de hoy, escribía el go« bernador en 1702, se hallan vacas las más plazas del « cabildo de Santiago, por no haber habido postor á ellas, « aunque repetidas veces se han traído á pregones.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 306-7.)

Si las mercaderías de uso general llegaban entonces á Chile enormemente recargadas, como hemos visto, lo que

pasaba respecto del comercio de libros no tenía nombre. Con el fin de manifestar cómo los restos de las ideas rancias de aquella época se conservaron en parte durante tres siglos en Chile (hasta que se dictó la Ordenanza de Aduanas de 1872) insertamos en seguida lo que á este respecto dice el señor Barros Arana:

"No es posible asentar con absoluta certidumbre las fechas precisas de los años en que fueron introducidas las más antiguas imprentas en América, por más que esta cuestión haya sido bastante debatida entre los eruditos; pero se puede decir, sin temor de equivocarse mucho, que en Méjico se imprimía en 1536 y en Lima en 1584. Las otras colonias del rey de España no poseyeron esta maravillosa industria sino muchos años más tarde, algunas ya muy adelantado el siglo XVIII, y otras, como Chile, en los primeros días de la revolución de la independencia.

"Á poco de haberse establecido la primera imprenta en Méjico, el príncipe gobernador, en nombre de Carlos V, expidió la notable cédula de 29 de septiembre de 1543, en que se ordenaba á los virreyes, audiencias y gobernadores de las Indias, que no permitiesen entrar á estas provincias ni imprimir en ellas "libros que traten de " materias profanas, y fabulosas y de historias fingidas." Desarrollando este sistema, siete años más tarde, el mismo soberano mandaba á los oficiales de la casa de contratación de Sevilla, que en los casos en que se despacharan libros para las Indias, hicieran el registro individual de cada uno de ellos, declarando la materia de que trataba. Felipe II, temeroso de que estas prohibiciones no fuesen bastante eficaces, creó además un segundo registro en los puertos de las Indias. "Los virreyes y audien-

" cias, dice una real cédula de 9 de octubre de 1556, den " orden á los oficiales reales para que reconozcan en las " visitas de navíos si llevan libros prohibidos, y háganlos " entregar á los prelados ó personas designadas por el " Santo Oficio de la Inquisición." La misma ley encargaba á esos funcionarios y rogaba á los prelados, que por todos medios averiguaran si habían entrado en sus distritos respectivos libros no autorizados para circular en las Indias, y que los recogieran escrupulosamente para hacer con ellos lo que estaba ordenado por el consejo de la Inquisición. Para hacer más autorizado y severo el registro de los libros que pasaban á América, mandó todavía Felipe II, que los provisores eclesiásticos se hallasen presentes "á las visitas de los navíos que llegaren " á los puertos de Indias, para reconocer los libros pro" hibidos; y los oficiales no hagan la visita sin dicha inter" vención." Por fin, para evitar toda contravención á esas disposiciones, Felipe II tenía dispuesto desde 1558 que en todos sus reinos los arzobispos, obispos y prelados, y las justicias y corregidores, cada cual en sus distritos respectivos, visitasen por sí ó por medio de comisionados una vez al año todas las librerías públicas (ventas de libros), á fin de que recogiesen los reprobados ó sospechosos, y que contuviesen errores ó doctrinas falsas, ó fuesen de materias deshonestas y de mal ejemplo, aunque hubiesen sido publicados con licencia real. Disposiciones más explícitas y particulares todavía pesaban sobre los libros que tratasen de las cosas de América. La ley prohibía expresamente imprimirlos, venderlos ó enviarlos á las colonias sin una licencia especial del consejo de Indias.

"Todas estas leyes, como se ve, eran de un carácter



general, esto es, debían regir en las diversas colonias, y no se referían á uno ó varios libros determinados. Pero con frecuencia el rey daba órdenes más precisas y particulares, como si no bastasen aquellas prohibiciones. Como debe suponerse, bajo aquel régimen de censura previa y de pesquisa inquisitorial, no era fácil que en España se imprimieran libros contra la religión católica, contra el rey ó contra la autoridad real; pero en Holanda solían ejecutarse publicaciones de esa clase en lengua española para hacerlas circular subrepticiamente en la metrópoli ó en las colonias. Cuando el rey tenía noticia de alguna de ellas, impartía perentoriamente sus órdenes á los gobernantes de América para que impidiesen con todo celo su introducción en estos países, mandando que se remitieran al consejo de Indias todos los ejemplares de que pudieran apoderarse. Parece que cada aviso de haberse publicado uno de esos escritos producía en los consejos del rey una perturbación semejante á la que habría producido el descubrimiento de una máquina infernal.

"El régimen de censura previa establecido en España para las producciones de la imprenta, fué también cimentado en América por la ley y practicado con todo rigor. Entre las primeras obras que dió á luz la prensa mejicana, figuraban algunas gramáticas y vocabularios de las lenguas de los indígenas, destinadas especialmente para el uso de los misioneros que se propusieran predicar el cristianismo.

"Antes que la imprenta hubiese sido introducida en el Perú, se publicaron también en España con igual propósito obras análogas sobre la lengua de ese país. Esos libros eran absolutamente inofensivos, y, además, no podían razonablemente ser sometidos á la censura desde

que se trataba de una materia especial que muy pocos conocian. Felipe II, sin embargo, mandó expresamente en 1584 que los virreyes y audiencias de las Indias no permitiesen «que se publiquen ni impriman artes ó vo-«cabularios de la lengua de los indios sin estar prévia-«mente examinados por el ordinario eclesiástico y en se-«guida por la real audiencia del distrito.» Muchos años más tarde Felipe IV, temiendo que las leyes que establecian la censura previa en los dominios de las Indias pudieran caer en desuso, promulgó la ordenanza siguiente: «Mandamos á los virreyes y presidentes que no con-«cedan licencia para imprimir libros en sus distritos y «jurisdicciones, de cualquier materia ó calidad que sean, «sin preceder la censura, según está dispuesto y se acos-«tumbra, y con calidad de que, luego que sean impresos, «entregarán los autores ó impresores veinte libros de cada «género; y pongan particular cuidado de remitirlos á nues-«tros secretarios que sirven en el consejo de Indias, para «que se repartan entre los del consejo.» El rigor con que era ejercida esa censura en las dos ciudades de América que por entonces tenian imprenta, así como el costo subido de las impresiones que se hacían en estos países por la carestía del papel y de los demás materiales, y por la escasez de operarios, eran causa de que los pocos escritores americanos, á lo menos el mayor número de ellos, prefirieran exponerse á las contingencias de enviar sus manuscritos á España para obtener allí la licencia y las posibilidades de darlos á luz. Algunas de esas obras se perdieron en esas largas y engorrosas diligencias.

«Habia, sin embargo, un género de libros con el cual no regian estas restricciones, ó al cual más propiamente amparaban las leyes con la protección más decidida.

"En 1574 Felipe II había constituído un lucrativo monopolio en favor del monasterio de San Lorenzo, ó del Escorial, autorizándolo para ser el único vendedor de los libros de rezo y oficio divino, y ordenando á los virreyes, audiencias y gobernadores de las provincias de América que averiguasen si en los buques despachados de España venían libros de esa clase sin permiso del referido monasterio. Pero una vez constituído ese monopolio, la ley, al paso que mandaba embargar los "breviarios, misales, diurnarios, horas, libros entonatorios, "procesionarios y otros del rezo y oficio divino" que no fuesen de ese monasterio, mandaba que los de éste fueran transportados á las Indias en las naves capitanas y almirantas de las flotas, libres de pago de flete, exentos de derechos fiscales, y entregados á los oficiales reales para que interviniesen en su venta y remitieran su importe como si fuera dinero de la real hacienda. En la misma forma debían pasar las numerosas vidas de santos, los libros piadosos y las historias portentosas de milagros que formaban la lectura favorita, por no decir única, de casi la totalidad de los colonos que sabían leer." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 370-4).

Por lo que precede se verá que el estado de ignorancia, de pobreza y de miseria en que estaba Chile al terminar el siglo XVII, es decir, 160 años después de su ocupación por los españoles, y á pesar de la fertilidad de su suelo, era motivado principalmente por el aislamiento comercial á que estaba sujeto al absurdo sistema económico de los españoles y á las exorbitantes contribuciones y gastos que el tráfico tenía que soportar.

que se trataba de una materia especial que muy pocos conocían. Felipe II, sin embargo, mandó expresamente en 1584 que los virreyes y audiencias de las Indias no permitiesen "que se publiquen ni impriman artes ó vo-"cabularios de la lengua de los indios sin estar prévia-"mente examinados por el ordinario eclesiástico y en se-"guida por la real audiencia del distrito." Muchos años más tarde Felipe IV, temiendo que las leyes que establecían la censura previa en los dominios de las Indias pudieran caer en desuso, promulgó la ordenanza siguiente: "Mandamos á los virreyes y presidentes que no con-"cedan licencia para imprimir libros en sus distritos y "jurisdicciones, de cualquier materia ó calidad que sean, "sin preceder la censura, según está dispuesto y se acos-"tumbra, y con calidad de que, luego que sean impresos, "entregarán los autores ó impresores veinte libros de cada "género; y pongan particular cuidado de remitirlos á nues-"tros secretarios que sirven en el consejo de Indias, para "que se repartan entre los del consejo." El rigor con que era ejercida esa censura en las dos ciudades de América que por entonces tenían imprenta, así como el costo subido de las impresiones que se hacían en estos países por la carestía del papel y de los demás materiales, y por la escasez de operarios, eran causa de que los pocos escritores americanos, á lo menos el mayor número de ellos, prefirieran exponerse á las contingencias de enviar sus manuscritos á España para obtener allí la licencia y las posibilidades de darlos á luz. Algunas de esas obras se perdieron en esas largas y engorrosas diligencias.

"Habia, sin embargo, un género de libros con el cual no regían estas restricciones, ó al cual más propiamente amparaban las leyes con la protección más decidida. .

"En 1574 Felipe II había constituído un lucrativo monopolio en favor del monasterio de San Lorenzo, ó del Escorial, autorizándolo para ser el único vendedor de los libros de rezo y oficio divino, y ordenando á los virreyes, audiencias y gobernadores de las provincias de América que averiguasen si en los buques despachados de España venían libros de esa clase sin permiso del referido monasterio. Pero una vez constituído ese monopolio, la ley, al paso que mandaba embargar los "breviarios, misales, diurnarios, horas, libros entonatorios, "procesionarios y otros del rezo y oficio divino" que no fuesen de ese monasterio, mandaba que los de éste fueran transportados á las Indias en las naves capitanas y almirantas de las flotas, libres de pago de flete, exentos de derechos fiscales, y entregados á los oficiales reales para que interviniesen en su venta y remitieran su importe como si fuera dinero de la real hacienda. En la misma forma debían pasar las numerosas vidas de santos, los libros piadosos y las historias portentosas de milagros que formaban la lectura favorita, por no decir única, de casi la totalidad de los colonos que sabían leer." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 370-4).

Por lo que precede se verá que el estado de ignorancia, de pobreza y de miseria en que estaba Chile al terminar el siglo XVII, es decir, 160 años después de su ocupación por los españoles, y á pesar de la fertilidad de su suelo, era motivado principalmente por el aislamiento comercial á que estaba sujeto al absurdo sistema económico de los españoles y á las exorbitantes contribuciones y gastos que el tráfico tenía que soportar.

II

Piratas, filibusteros y corsarios (1578–1740)

Hemos visto en el capítulo anterior el estado de pobreza y de miseria en que se mantenía á este país mediante el monopolio del tráfico comercial con la España, que no estaba en situación de proveer á las necesidades de sus colonias. Á pesar de la necesidad imperiosa que existía en estos países de proveerse de mercaderías europeas, el tráfico con los extranjeros era absolutamente prohibido en América. No conformándose con esta situación, las naciones extranjeras luego principiaron á enviar expediciones marítimas que practicaron incursiones en las colonias españolas.

Estas expediciones revestían diversos caracteres según el país en que se organizaban, la época en que se ponían en movimiento y el estado de paz ó de guerra en que se encontraba la España.

Si bien las primeras expediciones marítimas extranjeras fueron decididamente hostiles y piráticas y algunas revistieron aun el carácter de tentativas de conquista, hubo otras posteriores organizadas con un fin enteramente pacífico, y calculadas para iniciar el tráfico comercial. Estos proyectos mercantiles fueron siempre sistemáticamente rechazados por las autoridades españolas; pero burlando las prohibiciones que regían, los expedicionarios lograban á veces, mediante las mercaderías que traían á bordo, efectuar algunas transacciones comerciales de una manera bastante irregular y con miles de dificultades, satisfaciendo así, en parte, la apremiante necesidad de

mercaderías extranjeras que en Chile se sentía. Esta resistencia injustificada de las autoridades españolas á tan legítimas aspiraciones, provocó en cierta manera la continuación de las empresas piráticas y filibusteras, porque á los buques extranjeros se les negaba hasta el permiso para hacer aguada y para proveerse de víveres, compeliéndolos así á ejecutar actos de hostilidad. Esto, á pesar de que en ciertas ocasiones, y aguijoneados por el temor, los españoles aparentaban iniciar relaciones amistosas.

Estas hostilidades, ó sea las depredaciones de los filibusteros, piratas y corsarios de varias nacionalidades durante los siglos XVI, XVII y parte del XVIII, perjudicaron enormemente al comercio de Chile, é introdujeron constantes perturbaciones en el tráfico marítimo. Para que se juzgue del lamentable efecto que aquellas incursiones produjeron en todo el país durante una larga serie de años, procuraremos hacer por orden cronológico una relación detallada de todas ellas, transcribiendo á la letra de la Historia del señor Barros Arana lo que á esta materia se refiere. No es posible hacer un trabajo mejor que el que aparece en la *Historia General*, y de consiguiente este capítulo se reduce á formar una recopilación de las interesantísimas narraciones de su autor.

La primera incursión pirática que á estos mares vino fue la de Drake, que compuesta de tres buques salió de Inglaterra y penetró en el Pacífico el 6 de septiembre de 1578, donde tuvo que soportar serias penalidades causadas por los furiosos temporales de las regiones del sur.

"Cerca de dos meses duraron esas terribles tempestades que estuvieron á punto de desorganizar por completo la expedición. Una de las naves se perdió en aquellos mares; otra se vió arrastrada de nuevo á los canales del

estrecho. Después de esperar inútilmente allí á sus compañeros, y, y creyendo que éstos habrían perecido en la tormenta, los tripulantes de esa nave dieron vuelta á Europa. La escuadrilla espedicionaria quedó así reducida á un solo buque que mandaba en persona el mismo Drake. Otro hombre de menos resolución que ese incontrastable capitán, habría desistido de una empresa que exigía, sin duda, elementos y recursos muchos más abundantes que aquellos de que podía disponer. Por el contrario de eso, cuando la tempestad se hubo calmado, el 30 de octubre, y cuando pudo renovar sus provisiones con una nueva caza de pájaros niños en aquellas islas, Drake, aprovechando los vientos reinantes en la primavera, desplegó sus velas hacia el norte á desafiar con una sola embarcación del porte de cien toneladas, todo el poder colonial de los españoles. El 25 de noviembre llegaba enfrente de la pequeña isla de la Mocha, situada, como se sabe, en la costa de la Araucanía, y cerca de los 38 grados y medio de latitud sur. Sus habitantes, indios pacíficos que cultivaban la tierra y que criaban algunos ganados, entraron en relaciones con los expedicionarios, y en cambio de varias bagatelas, dieron a éstos dos guanacos gordos y algunas otras provisiones. Alentado por este recibimiento, Drake envió el día siguiente á tierra á dos marineros para hacer aguada; pero apenas hubieron desembarcado, fueron apresados y muertos por los indios. El capitán, seguido de nueve hombres, se acercó á la isla con una chalupa para tomar venganza de aquella perfidia, pero fué recibido por una nutrida descarga de flechas de que resultaron heridos casi todos los ingleses. Drake había recibido un golpe en la cabeza y un flechazo en la mejilla,

debajo del ojo derecho. Los ingleses han avaluado en quinientos hombres el grueso de los guerreros que los atacaron en la Mocha, y aunque seguramente esta cifra es muy exagerada, la desigualdad numérica era tan considerable, que sin contar con las dificultades del desembarco, toda tentativa de lucha bajo tales condiciones habría sido una verdadera insensatez. Sin embargo, aquellos audaces aventureros que, como los castellanos, se creían también los representantes genuínos de Dios, tenían plena confianza en la proteccion del cielo, que imploraban reverentemente al ejecutar algunas de sus depredaciones. "Nuestro general, dice una antigua relación, á pesar de que habría podido vengar aquella ofensa con poco peligro, deseando más preservar de la muerte á uno solo de los suyos que destruir un centenar de enemigos, confió á Dios la reparación de ese agravio, deseando que el único castigo de esos indios fuese que ellos conocieran á quién habían ofendido: que no era á un enemigo sino á un amigo; nó á un español sino á un inglés que estaba dispuesto á auxiliarlos contra sus opresores." Como debe suponerse, aquellos bárbaros debían confundir en una sola nacionalidad á todos los europeos, pero en esta ocasión no había faltado quién los instruyese sobre el particular. Drake y sus compañeros se retiraban de la Mocha persuadidos de que esos isleños los habían atacado por error, creyéndolos españoles, por haberles oído pronunciar algunas palabras en castellano. Mientras tanto, de los documentos españoles aparece que la población de esa isla era compuesta de indios sometidos al régimen de repartimientos, y que dos castellanos que allí vivían, pusieron sobre las armas á los indígenas y organizaron la resistencia contra los ingleses.

»En la tarde de ese mismo día se hicieron á la vela los ingleses. Á falta de cirujano, un mancebo de poca experiencia curaba los heridos durante la navegación. Los expedicionarios tenían, además, que pasar por muchas otras privaciones, y sin embargo, lo soportaban todo con ánimo resuelto. El 30 de noviembre llegaban á un punto de la costa situado aproximativamente á los 32 grados, sin duda el puerto que nosotros llamamos Papudo, ó alguna de las caletas vecinas.

»Drake envió en el acto un bote para inquirir qué recursos podría suministrarle ese lugar; y ese bote encontró á un indio que pescaba tranquilamente en su canoa. Habiéndole hecho algunos obsequios, ese indio volvió á tierra, y puso á los ingleses en comunicación amistosa con los indígenas que habitaban en la vecindad. Drake obtuvo de esta manera, un cerdo, algunas gallinas, huevos y otros víveres de que necesitaba, y supo que en el puerto de Valparaíso, á pocas leguas de distancia se hallaba un buque español ocupado en completar su carga para darse á la vela. Esos indios no habían visto nunca otros extranjeros que los españoles. Tomando por tales á los ingleses, y sin tener la menor sospecha de las intenciones de éstos, pasaron cinco días en las mejores relaciones, y, por último, uno de ellos se ofreció á servirles de práctico para trasladarse á Valparaíso.

»Drake hizo su aparición en este puerto el 5 de diciembre. Había allí, en efecto, una embarcación española de propiedad de Hernando Lamero, piloto experimentado, que recorría estos mares desde algunos años atrás en empresas comerciales. Ese buque acababa de llegar de Valdivia trayendo una partida considerable de oro en polvo, y se había detenido en Valparaíso para

cargar una gran cantidad de botijas de vino que debía llevar al Perú. Practicábase esta operación en medio de la mayor tranquilidad, y sin que se temiese el menor peligro. Nadie en ese puerto podía sospechar la presencia de un buque inglés en las aguas del Pacífico. El arribo inesperado de Drake no despertó tampoco la alarma, de manera que este capitán se apoderó por sorpresa de la nave de Hernando Lamero sin que se osara oponerle la menor resistencia. Un marinero español alcanzó á tirarse al agua, y llevó á tierra la noticia de lo que acababa de ocurrir á bordo. Fué tanta la turbación que se produjo en Valparaíso, que todos sus habitantes, que probablemente no pasarían de veinte, se entregaron á la fuga dejando abandonadas sus casas y sus mercaderías.

"Durante tres días Drake se ocupó en cargar todo lo que podía serle útil. En los galpones de Valparaíso halló víveres en grande abundancia, carne salada, tocino, harina y otros artículos que solían llevarse al Perú. Este comercio había tomado en esa época un considerable desarrollo á consecuencia del rápido acrecentamiento de la producción agrícola de Chile. Los ingleses cargaron ó destruyeron más de tres mil botijas de vino de esta tierra. Pero la porción más valiosa de esta fácil presa, fué el oro en polvo que un documento contemporáneo de la más incuestionable autoridad, avalúa en cerca de veinticinco mil pesos de oro, ó lo que es lo mismo en unos sesenta ó setenta mil pesos de nuestra moneda. Los ingleses no respetaron las habitaciones del puerto, ni una pequeña y modesta iglesia que habían construído los españoles. Los vasos sagrados de esa iglesia fueron dados como parte de presa á Francis Fletcher, el vicario puritano que servía de capellán á los expedicionarios.

«El 8 de diciembre partía Drake de Valparaíso, arrastrando consigo el buque apresado y todas las mercaderías que había podido cargar. Dejaba en tierra á los marineros españoles de ese buque y al indio que le había servido de práctico; pero se llevaba á un piloto, griego de nacionalidad, que por haber navegado largos años en el Pacífico, conocía perfectamente estas costas. Guiado por este piloto, Drake se acercó el 19 de diciembre á la bahía de la Herradura, con la esperanza de hallar en ella ó en otra caleta la nave de que lo había separado la tempestad en las inmediaciones del estrecho de Magallanes. Sabiendo allí que pocas leguas al norte estaba la ciudad de la Serena, y creyendo, sin duda, que podría apoderarse de ella sin más dificultades de las que había hallado en Valparaíso, envió á tierra doce hombres; pero los vecinos de la ciudad habían recibido aviso de la expedición inglesa, y estaban preparados para resistirla. Formaron una pequeña columna de infantería y caballería y salieron resueltamente por los caminos inmediatos á la playa al encuentro de los invasores.

«Los ingleses, exagerándose el número de sus enemigos, no se atrevieron á empeñar combate, se dispersaron de carrera por entre las rocas de la costa y ganaron el bote. Uno de los suyos, llamado Ricardo Minioy, que por un arrojo semejante á la locura quiso quedarse en tierra, fué bárbaramente destrozado por los españoles, sin que sus compatriotas pudieran socorrerlo.

«Drake se detuvo todavía en las costas del norte de Chile hasta después de mediados de enero de 1579. Ocupóse en reparar algunas averías, y esperaba también encontrar en esas latitudes á aquellos de sus compañeros que la tempestad había dispersado cerca del estrecho

Esta demora habría dado tiempo á que llegara al Perú la noticia de la presencia de los ingleses en estos mares; pero eran entonces tan escasos los buques que los recorrían, que Drake pudo continuar su viaje, cometer con una audacia inaudita muchas otras depredaciones en todas las costas del Pacífico, y regresar á Europa, dando una vuelta entera al globo, sin haber hallado en otras partes la resistencia vigorosa y eficaz que le habían opuesto los indios de la Mocha y los vecinos de la Serena.» (*Historia General de Chile*, tomo II, págs. 466 á 471.)

Después, en 1586, Tomás Cavendish organizó otra expedición compuesta de tres buques, pasó por el estrecho de Magallanes y entró al Pacífico.

Dos de las naves tocaron en la Mocha, donde sus tripulantes fueron hostilizados por los indios, y en la isla de Santa María, donde encontraron más amistosa recepción; y después fondearon en Quinteros el 9 de abril de 1587.

«Las autoridades españolas de las ciudades del sur de Chile habían tenido noticia del arribo de los corsarios á nuestros mares, y comunicaron el aviso á todas partes con la mayor actividad...

«Este aviso produjo una grande excitación en todo Chile. El rechazo de Drake en las inmediaciones de Coquimbo había demostrado que los corsarios no eran invencibles; y el deseo de escarmentarlos seriamente y de poner término á sus depredaciones, exaltaba el ardor de todos los que en este país se hallaban en situación de llevar una espada. Por otra parte, esos corsarios no sólo eran enemigos del rey de España, sino que á la vez eran herejes, luteranos, como entonces se decía, de tal suerte que las hostilidades que contra ellos se emprendieran,

debían considerarse una guerra santa. En Santiago se organizaron apresuradamente tres compañías de tropas para acudir á donde fuere necesario.

"Los ingleses, como ya dijimos, fondearon en Quinteros el 9 de abril. Buscaban el puerto de Valparaíso, pero los nublados que les ocultaban la tierra, los extraviaron obligándolos á pasar algunas leguas más adelante. Cuando abrió el día, se hallaron en Quinteros, y resolvieron fondear allí."

Después de intentar en vano entrar el mismo día en tratos amistosos con los españoles, por medio de un prisionero que traían, se regresaron á bordo.

"La tranquilidad que reinaba en todos los alrededores, hizo creer á los ingleses que allí no podían hallar una resistencia considerable. En la mañana del día siguiente, 10 de abril, desembarcaron en número de más de cincuenta, y se pusieron en marcha ordenada hacia el interior.

"Avanzaron así siete ú ocho millas con la esperanza de descubrir alguna población de españoles. No vieron nada, sin embargo. No había allí ni ciudad, ni aldea, ni se veía un solo hombre, español ó indio; y, sin embargo, el campo que recorrieron era ameno, no parecía extraño á todo cultivo, y estaba poblado de ganados y de caballos. Después de este reconocimiento en que no pudieron obtener informes de ninguna naturaleza, los ingleses se volvieron al puerto y se recogieron á sus buques al anochecer, sin ser molestados por nadie. Esa corta exploración aumentó su confianza á tal punto que, en la mañana siguiente, 11 de abril, bajaba á tierra una parte de las tripulaciones y se internaba confiadamente un

cuarto de milla á hacer aguada para los buques y á lavar la ropa.

"En esa misma mañana había llegado á las inmediaciones el corregidor de Santiago con las tres compañías armadas en la ciudad. Todos sus soldados llegaban á caballo, y aunque habían hecho una marcha rápida, y probablemente de transnochada, no vacilaron un instante en caer de sorpresa sobre los ingleses. Un combate empeñado en esas condiciones no podía ser de larga duración.

"Los españoles que, sin duda alguna, pasaban de cien hombres bien montados, cargaron con toda rapidez sobre los enemigos desprevenidos, mataron algunos, prendieron á otros y pusieron á los más en completa fuga. Pero los ingleses, por su parte, eran soldados sólidos y resueltos. Llegados á la playa para tomar sus botes, y viéndose acosados por sus perseguidores, se parapetaron en las rocas y comenzaron á hacer un nutrido fuego de arcabuz. Los buques á su vez dispararon su artillería sobre los españoles y contuvieron á éstos, facilitando así el embarco de los fugitivos.

"Las pérdidas respectivas ocasionadas por esta corta pelea, han sido muy exageradas por los contrarios. Parece, sin embargo, fuera de duda, que los españoles no tuvieron un sólo hombre muerto, y que los ingleses perdieron por todo doce hombres, de los cuales, cuatro fueron muertos y los restantes prisioneros. Pocos días más tarde, seis de ellos fueron ahorcados en la plaza pública de Santiago, "los cuales fueron tan dichosos, dice un "piadoso historiador, que por este medio ganaron su "salvación, porque, convertidos á nuestra fe católica "romana y bien dispuestos, murieron con señales de su

una gran consternación en Santiago. El 26 de abril se reunía apresuradamente el cabildo de la capital para acordar las medidas que debían tomarse en defensa del puerto y del reino. Era corregidor el capitán Jerónimo de Benavides, y á él tocó organizar la resistencia. Don Alonso de Sotomayor, que todavía se hallaba en Chile, entendió también en aquellos aprestos. Si los españoles estaban seguros de derrotar al enemigo en caso de que osase desembarcar, carecían de los medios para atacarlo en sus naves. Sin embargo, resolvieron construír apresuradamente en una quebrada vecina, y lejos de la vista de los ingleses, algunas balsas de madera y de carrizo. Pensaban embarcar en ella toda la gente de que pudieran disponer, y aprovechar las tinieblas de la noche para dar el abordaje á la nave enemiga. Al mismo tiempo, despacharon propios al norte para poner sobre aviso á las autoridades de la Serena, y ver modo de hacer llegar al Perú la noticia de esta nueva aparición de los ingleses.

"Pero estos aprestos exigían algún tiempo, y según se creía, los corsarios no habrían de querer demorarse mucho en Valparaíso. Así, pues, los armadores de los barcos apresados prefirieron entrar en negociaciones con Hawkins, que se mostraba avenible. En efecto, este capitán retuvo sólo uno de los buques en que esperaba hallar un tesoro escondido, soltó incondicionalmente otro y entregó los tres restantes por un rescate de dos mil y quinientos ducados, por más que su valor fuese estimado en veinte mil. Con la misma liberalidad, dió suelta á todos los marineros que había apresado, y sólo retuvo consigo al piloto Alonso Pérez Bueno, para aprovechar los conocimientos prácticos de éste en la navegación de

Á mediados de 1593 zarpaba de Plymouth una tercera flotilla de corsarios equipada por Ricardo Hawkins y con destino al Pacífico, vía Magallanes. De las tres naves que la componían solamente una, la mandada por Hawkins en persona, atravesó el estrecho, y el 24 de abril de 1594 llegó de improviso á Valparaíso.

"Hawkins llevaba en su nave setenta y cinco hombres valerosos y resueltos, contaba con buenos cañones y podía estar seguro de que en ese puerto no había de hallar una resistencia eficaz. Sin dificultad se apoderó de cuatro barquichuelos mercantes que se hallaban anclados en la bahía y que estaban cargados de vino, gallinas, provisiones y frutas. Los galpones ó bodegas que había en tierra, contenían abundantes mercaderías, telas ordinarias, tablas, sebo, vino y otras provisiones, pero todas ellas tenían poco valor para los ingleses, ó eran de tal naturaleza que por su volumen no habrían podido hallar cabida en la bodega de la *Dainty*. Luego se les presentó la ocasión de hacer una presa más valiosa. Ignorando la presencia de los ingleses en el puerto, arribó un buque que venía de Valdivia conduciendo una remesa de oro en polvo, y muchos cajones de manzanas para llevar al Perú. Los marineros de Hawkins, habiéndose apoderados del buque y de su carga, destrozaban ávidamente esos cajones creyendo hallar en ellos un tesoro más valioso. Los corsarios quedaron desde entonces en pacífica posesión de la bahía. Hawkins, por un impulso de galante caballerosidad propio de su rango, hizo desembarcar y envió á su dueño el equipaje de una señora española que había tomado pasaje para el Perú en uno de los buque apresados en el puerto.

"La presencia de los ingleses en Valparaíso, produjo

una gran consternación en Santiago. El 26 de abril se reunía apresuradamente el cabildo de la capital para acordar las medidas que debían tomarse en defensa del puerto y del reino. Era corregidor el capitán Jerónimo de Benavides, y á él tocó organizar la resistencia. Don Alonso de Sotomayor, que todavía se hallaba en Chile, entendió también en aquellos aprestos. Si los españoles estaban seguros de derrotar al enemigo en caso de que osase desembarcar, carecían de los medios para atacarlo en sus naves. Sin embargo, resolvieron construír apresuradamente en una quebrada vecina, y lejos de la vista de los ingleses, algunas balsas de madera y de carrizo. Pensaban embarcar en ella toda la gente de que pudieran disponer, y aprovechar las tinieblas de la noche para dar el abordaje á la nave enemiga. Al mismo tiempo, despacharon propios al norte para poner sobre aviso á las autoridades de la Serena, y ver modo de hacer llegar al Perú la noticia de esta nueva aparición de los ingleses.

"Pero estos aprestos exigían algún tiempo, y según se creía, los corsarios no habrían de querer demorarse mucho en Valparaíso. Así, pues, los armadores de los barcos apresados prefirieron entrar en negociaciones con Hawkins, que se mostraba avenible. En efecto, este capitán retuvo sólo uno de los buques en que esperaba hallar un tesoro escondido, soltó incondicionalmente otro y entregó los tres restantes por un rescate de dos mil y quinientos ducados, por más que su valor fuese estimado en veinte mil. Con la misma liberalidad, dió suelta á todos los marineros que había apresado, y sólo retuvo consigo al piloto Alonso Pérez Bueno, para aprovechar los conocimientos prácticos de éste en la navegación de

aquella costa. Terminados estos arreglos, Hawkins se dió á la vela en la mañana del 2 de mayo sin ser inquietado por nadie.

"Apenas se hubo alejado del puerto la nave enemiga, dispuso el corregidor Benavides que á toda prisa se equipase una de las embarcaciones que acababan de soltar los ingleses.

"Eligióse para esto una galizabra, buque pequeño de vela latina, que podía aprestarse en pocas horas, y que por su ligero andar debía hacer el viaje con mayor rapidez. Tomó el mando de esa embarcación el capitán Juan Martínez de Leiva, piloto experimentado en la navegación de estos mares, y que en esta ocasión dió pruebas de su pericia y de su actividad. Habiendo zarpado de Valparaíso el mismo 2 de mayo, ocultó sus movimientos á los corsarios, se adelantó á ellos, y llegó al Callao después de un viaje sólo de quince días. La imprevisión de Hawkins por no haber destruído las naves de que se había apoderado, y la tardanza que puso en su viaje, perdiendo un tiempo precioso en apresar unos buques pescadores cerca de Arica, fueron causa de que fracasase su empresa, como vamos á verlo." (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 199 á 201.)

Poco después el *Dainty* fué capturado en la costa del Ecuador, por fuerzas enviadas por el virrey del Perú, y Hawkins cayó prisionero.

Apenas se habían tranquilizado los habitantes de esta costa de la alarma causada por la expedición de Hawkins, cuando principiaron las incursiones de los holandeses.

"Las primeras empresas de este orden que acometieron los holandeses revelan la animosa intrepidez de sus

navegantes. En 1594 algunos comerciantes de Zeland equiparon tres navíos que debían buscar por el norte de la Europa y del Asia, y al través del océano glacial, un camino para llegar á la China y á las Molucas. Frustrada esta audaz tentativa, se propusieron llegar á los mares de la India por el cabo de Buena Esperanza y más tarde por el Estrecho de Magallanes.

"Al efecto, algunos comerciantes de Rotterdam bajo la dirección de uno de ellos llamado Baltasar Moncheron, organizaron una asociación conocida con el nombre de éste, ó de Compañía de Magallanes.

"En 1598 esa Compañía equipó cinco naves para llevar á cabo el primer viaje. Uno de los socios, llamado Jacobo Mahu, debía mandar la expedición. Aunque su objeto era esencialmente comercial, los empresarios equiparon sus naves militarmente para ponerlas en estado de resistir en un combate contra los buques españoles y para ejercer en las posesiones de éstos las hostilidades que pudieran convenir. Con este propósito embarcaron un armamento considerable de cañones y arcabuces, municiones tan abundantes como variadas, y 547 hombres entre pilotos, marineros y soldados. Las naves cargaron además una gran cantidad de mercaderías europeas que debían servir para los cambios comerciales. Terminados estos aprestos, la escuadrilla zarpó del pequeño puerto de Goeree el 27 de junio de 1598." (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 272 y 273.)

Durante el viaje murió el jefe de la expedición, y quedó ésta dirigida por Simón de Cordes. Los expedicionarios penetraron en el Estrecho de Magallanes el 6 de abril de 1599, y permanecieron allí sufriendo duras penalidades y gran pérdida de gente.

"El 28 de agosto volvieron á continuar su viaje. La escuadrilla se componía entonces de seis naves, porque los holandeses, durante su permanencia en la bahía de Cordes, habían transformado una de sus chalupas en pinaza, esto es, en una embarcación que podía navegar á vela y remo. Las penalidades que hasta entonces habían experimentado eran nada ante las que se les esperaban en seguida. Al anochecer del 3 de septiembre penetraron felizmente en el Océano Pacífico, y durante los primeros días tuvieron vientos favorables que les hicieron presagiar un viaje feliz; pero luego sobrevinieron tempestades horribles que dispersaron la escuadrilla, obligando á dos de las naves á recalar de nuevo en el Estrecho. Para dar á conocer el resto de esta campaña, es indispensable seguir aisladamente las aventuras de cada uno de aquellos buques." (*Historia General de Chile*, tomo III, pág. 277.)

Dos de ellos tocaron en diversos puntos de la costa, procurando, sin lograrlo, hacer comprender á los indígenas que ellos (los holandeses) eran enemigos de sus opresores los españoles. Estas dos naves se reunieron en la isla de Santa María, después de haber perdido considerable número de hombres en sus tentativas de desembarco.

"La primera noticia de la presencia de los corsarios en la isla de Santa María llegó á Concepción el 5 de noviembre, llevada por un barquichuelo que los había visto entrar al fondeadero. Recordando las anteriores correrías de Drake, de Cavendish y de Hawkins, desde el primer momento se creyó que las naves recién llegadas á las costas de Chile eran inglesas, y que venían á estos mares á ejercer depredaciones análogas á las que dieron

tan terrible celebridad á algunos de aquellos capitanes. Es fácil imaginarse la alarma y la perturbación que esta noticia debió producir en aquellas circunstancias. Preveíanse dificultades y complicaciones mayores aún que las que había originado la sublevación de los araucanos. El gobernador don Francisco de Quiñones despachó el mismo día las instrucciones más perentorias á las autoridades de Santiago. Mandábales que en dos horas hicieran salir un buque que llevase al virrey del Perú la noticia de este nuevo peligro, y que sin demora proveyesen á la defensa de la costa. Quiñones no debía temer que los corsarios intentasen un desembarco formal en nuestras costas, pero ellos podían hacer daños considerables en los puertos, aniquilar el comercio, embarazar las operaciones militares en que los españoles estaban empeñados, y por fin dar aliento á la insurrección de los indios. Para esto bastaba que los corsarios recorriesen las costas, seguros como debían estar de que no hallarían naves que pudieran presentarles combate.

"En la imposibilidad absoluta en que se hallaba para atacar al enemigo, el gobernador Quiñones creyó que le era permitido entrar en negociaciones. Obedeciendo á éste plan, un capitán de toda su confianza, llamado Antonio Recio, se trasladó á la isla de Santa María, y sin tomar en cuenta los peligros de esta empresa, se hizo llevar á bordo de la nave capitana de los corsarios. Los holandeses, por su parte, se hallaban en la más apurada situación. Las penalidades del estrecho y las hostilidades de los indios, los habían privado de cerca de la mitad de sus tripulaciones. Estaban tan tímidos y desconfiados que no se habían atrevido á intentar un nuevo desembarco, sobre todo después que vieron en la isla de Santa María algunos

grupos de hombres de á pie y de á caballo que parecían soldados. Se hallaban escasos de víveres, y carecían además de toda noticia acerca de la suerte de las otras naves. La prudencia más vulgar les aconsejaba entrar en negociaciones aunque fuera sólo para proporcionarse algunos auxilios y ganar tiempo.

"Después de la muerte desastrosa de los dos capitanes principales, hacía de jefe de los corsarios un mancebo de unos veinte años de edad que se decía hijo de Simón de Cordes. Ese capitán recibió amistosamente al emisario español. Se dijo que él y los suyos eran holandeses, y por tanto súbditos del poderoso rey de España, que venían á estos mares a comerciar vendiendo las mercaderías que cargaban en sus naves y que sabiendo que el gobernador de Chile estaba empeñado en una cruda guerra contra los salvajes crueles y feroces de Arauco, ellos se hallaban dispuestos á prestarle ayuda. Para confirmar al capitán Antonio Recio en esta creencia, le hicieron algunos obsequios, y prolongaron las negociaciones durante muchos días. Los holandeses, manejando estas negociaciones con mucho disimulo, hicieron entender á Quiñones que en breve irían á Concepción á ponerse á sus órdenes, y recibieron de tierra algunas provisiones frescas que necesitaban premiosamente. En sus conversaciones con el capitán Antonio Recio supieron que el gobernador de Chile había dado aviso de estas últimas ocurrencias al virrey del Perú, que las guarniciones de la costa del norte debían estar sobre las armas, y que antes de mucho llegaría una flotilla española destinada á la defensa de nuestras costas.

"Estos informes habrían bastado para despertar la inquietud de los holandeses; pero en esos días llegaba á

«Dos días después se avistaba en la bahía un buque enemigo. La nave de Gherritz llegaba á Valparaiso en el más deplorable aniquilamiento. Sus víveres estaban al concluirse, y su tripulación, reducida á veintitrés hombres, sólo tenía nueve cuya salud les permitiera prestar algún servicio. En otras condiciones, el puerto no les habría infundido mucho respeto. Valparaiso no tenía entonces más que un solo edificio en que se guardaban algunas mercaderías europeas, mientras que los productos de Chile eran amontonados en la playa hasta el momento de cargarlos en las naves que los llevaban al Perú. Pero aquellos marinos no estaban en situación de acometer una empresa militar. En tierra sólo se veían algunos hombres que parecían ocupados en sus trabajos industriales. Gherritz, acompañado por seis marineros, desembarcó con una bandera blanca en señal de paz; pero de repente se vió acometido por soldados de á pie y de á caballo que hasta entonces habían permanecido ocultos. Toda resistencia era imposible. Al recibir las primeras descargas de arcabucería, los holandeses ganaron su chalupa y volvieron apresuradamente á la nave llevando tres hombres heridos. Uno de ellos era el mismo capitán, que había recibido un balazo en una pierna. El buque corsario no se movió de su fondeadero. Aunque estaba armado con cañones, se mantuvo en la más completa tranquilidad, lo que dejaba ver que no se hallaba en situación de empeñar combate. En vista de esta actitud, el corregidor Molina despachó un bote á la mañana siguiente para entrar en negociaciones, y en poco rato se arribó á un avenimiento. Los holandeses se «daban de paz,» es decir, se rendían á los españoles, entregándoles la nave y su carga. En cumplimiento de

este compromiso, los prisioneros fueron tratados humanamente. El capitán y el mayor número de sus compañeros quedaron en Chile, curándose de sus enfermedades y de sus heridas, y algunos de ellos tomaron luego servicio en el ejército de los españoles. Pocos días después, cuando el yacht hubo sido descargado de sus mercaderías y de sus armas, que debían servir para socorrer las tropas de Chile, fué entregado al capitán Diego de Ulloa, vecino y regidor de Santiago, para que lo llevase al Perú y diese cuenta al virrey de estas graves ocurrencias. Á su bordo llevó seis prisioneros holandeses, á fin de que las declaraciones que pudieran prestar sirviesen para dirigir la organización de la defensa subsiguiente de estos países.» (*Historia General de Chile*, tomo III, páginas 279 á 285.)

Poco después se produjeron nuevas alarmas.

«Desde noviembre de 1599 no se había vuelto á ver ninguna nave corsaria en las costas de Chile. En los primeros meses del año siguiente se creía alejado este peligro, y las angustias ocasionadas por la guerra araucana habían pasado á ser la única preocupación del gobierno y de los particulares. Sin embargo, en los mares del sur quedaban todavía dos de los cinco buques holandeses que componían la escuadrilla de Simón de Cordes; y luego entraba al Pacífico otra expedición que había de causar grandes daños y mayores perturbaciones al comercio de Chile.» (*Historia General de Chile*, tomo III, pág. 305.)

Esta expedición, mandada por Oliverio Van Noort, y compuesta de cuatro buques y 248 hombres, salió de Goeree (Holanda) el 13 de septiembre de 1598, pasó por el estrecho de Magallanes y después de muchos sufri-

mientos y pérdidas de gente y de elementos penetró en el Pacífico el 29 de enero de 1600, con sólo tres barcos y 147 tripulantes. Uno de los tres buques se perdió poco después.

"Los dos restantes se acercaron siete días después á la costa de la Imperial; pero como divisaron en la playa numerosos grupos de gente de á caballo, seguramente de los indios que hacían la guerra en esa región, volvieron á hacerse al mar. Más feliz que sus predecesores, Van Noort fué favorablemente recibido por los indios de la isla de la Mocha, mantuvo tratos con ellos durante tres días (del 21 al 23 de marzo), y recibió provisiones frescas en cambio de algunas mercaderías europeas. "Los " insulares, dice la relación holandesa, daban una oveja " por un hacha, una gallina y á veces dos por un cuchi- " llo, y por otras mercaderías daban maíz, papas, melo- " nes y otras frutas que crecen en la isla."

"De allí se dirigieron á la isla de Santa María, donde esperaban reunirse con la nave que se había separado de la escuadrilla. Al acercarse á ese lugar, el 24 de marzo, encontraron un buquecillo español que, levando anclas á toda prisa, parecía querer ir á dar la voz de alarma en los puertos vecinos del norte. Luego se vieron fuegos encendidos en diversos puntos de la costa; pero después de dos días de persecución, aquel buquecillo cayó en poder de los holandeses. Era un barco de 60 toneladas, llamado *El Buen Jesús*, que se ocupaba en transportar granos y cecinas entre los puertos inmediatos. Los holandeses trataron bondadosamente á los tripulantes de esa embarcación, y recogieron de ellos amplias noticias sobre el estado de la guerra de Chile, sobre las aventuras que habían corrido los buques de la expedición de

Simón de Cordes, y sobre los aprestos navales que había hecho el virrey del Perú para batir á los corsarios que llegasen al Pacífico. Como el viento sur no le permitiera volver á la isla de Santa María, Van Noort se dirigió resueltamente á Valparaíso, y el 28 de marzo estaba delante de este puerto.

"La vista de tres buques desconocidos que navegaban en conserva, produjo grande alarma entre los españoles que se hallaban en Valparaíso. Á no caber duda, esos buques eran corsarios, esto es, ingleses y luteranos como entonces se decía. Había en el puerto cuatro naves que se preparaban para recibir su carga. Tres de ellas fueron abandonadas por los tripulantes españoles con las mercaderías que no pudieron salvar.

"Una sola fué varada en la playa para ponerla á salvo Mientras tanto, Van Noort, sin poder entrar al puerto por falta de viento favorable, envió dos chalupas armadas de veinte mosqueteros, para apoderarse de las naves españolas.

"Cuando los holandeses quisieron abordar á la más grande de éstas, unos treinta indios que habían quedado á bordo, trataron de defenderse; pero casi todos fueron muertos, "para quedar en mayor seguridad", dice la relación holandesa. Las otras no tenían un solo tripulante Los holandeses se apoderaron de ellas sin la menor dificultad, y les prendieron fuego, reservando sólo la primera que habían ocupado.

"No teniendo nada más que hacer en este puerto, no creyendo posible intentar un desembarco con las pocas fuerzas que tenía á su disposición, Van Noort se dirigió á los puertos del norte, y el 1.º de abril entraba en la bahía del Guasco. Sabía entonces que en Chile estaban

retenidos como prisioneros el capitán Dirick Gherritz y algunos marineros holandeses de la expedición de Simón de Cordes que habían sido apresados en Valparaíso.

«Deseando que fueran bien tratados por los españoles, dió allí libertad á Francisco de Ibarra, capitán del *Buen Jesús* y á casi toda su tripulación. Después de obtener algunos víveres frescos, y de incendiar el buque *Los Picos* con su cargamento de sebo, Van Noort se hizo de nuevo á la vela el 7 de abril. Quería llegar á los archipiélagos del Asia, y para ello cuidó de alejarse de las costas americanas, donde temía encontrar las naves que el virrey del Perú había alistado para perseguir á los corsarios...

«Las correrías de este atrevido corsario en las costas de Chile, habían producido una profunda perturbación en todo el reino, aumentándose las alarmas y las inquietudes creadas por la guerra araucana. Los comerciantes de este país, pobres y casi arruinados por aquel estado de guerra interior, habían sufrido la pérdida de cinco naves, lo que en aquellas condiciones importaba casi una paralización completa de sus empresas industriales. Sin embargo, esos no eran más que algunos de los daños causados por las expediciones holandesas. Los habitantes de Santiago y de Concepción ignoraban entonces por completo que en esos mismos días otros corsarios ejercían sus devastaciones en el sur de Chile, y que distraían la atención de las fuerzas españolas que habrían debido contraerse á reprimir el formidable levantamiento de los indios.

«Hemos contado más atrás las variadas aventuras y la suerte diversa que habían corrido cuatro de las cinco

naves que formaban la escuadrilla de Simón de Cordes. La quinta de ellas, después de penetrar en el Pacífico en los primeros días de septiembre de 1599, había sido forzada por las tempestades á volver al Estrecho. Habiendo reparado sus averías del mejor modo posible y soportado en aquellos canales, nuevos y siempre peligrosos accidentes, volvía á salir al océano á mediados de diciembre. Ese buque, que se denominaba *La Fidelidad*, era del porte de doscientas veinte toneladas y su tripulación, que al salir de Holanda era compuesta de ochenta y seis hombres, debía estar reducida á poco más de la mitad. En esos momentos estaba mandada por Baltasar de Cordes, hermano del jefe de la expedición; pero al lado suyo servía un capitán holandés de la más extraordinaria resolución, llamado Antonio Antoine, más conocido entre los suyos con el nombre de Antonio el Negro.

"Las primeras aventuras de *La Fidelidad* en el Pacífico nos son enteramente desconocidas. En los primeros días de marzo de 1600 se hallaba al norte del archipiélago de Chiloé, se acercaba á las costas septentrionales de la isla grande, y penetrando en los primeros canales, iba á fondear en el puerto de Carelmapu. Los indios de esta región, sumisos y pacíficos, recibieron amistosamente á los holandeses, entraron en tratos con ellos y les suministraron víveres frescos, carne y maíz, en cambio, sin duda, de hachas, cuchillos y otras mercaderías europeas. Tres españoles que habitaban esos lugares se reunieron también á los corsarios y les dieron noticias acerca de las poblaciones que allí había y de todo cuanto podía interesarles. Por lo demás Baltasar de Cordes se presentaba como agente de una empresa puramente comercial, y

parecía lamentar la condición miserable que á esos isleños habían impuesto sus opresores. Cuando hubo recogido todas estas noticias, se internó en los canales, y pasando por entre las islas verdes y pintorescas de que están sembrados, fué á fondear enfrente de la ciudad de Castro á mediados de abril.» (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 309 á 313.)

Los corsarios se apoderaron por sorpresa de la ciudad, que, auxiliados por los indios, dominaron por algún tiempo; pero luego después, y tras de un crudo combate fueron arrojados por fuerzas superiores acumuladas por los españoles. Los pocos holandeses que escaparon se retiraron á su buque mientras los españoles recuperaban á Castro.

«Mientras tanto, los holandeses, que retenían á bordo cinco españoles apresados poco antes, permanecieron en el puerto; y aunque reducidos á sólo veintidós hombres, algunos de ellos heridos, sabían que los soldados de tierra no podían atacarlos con las miserables piraguas que tenían á su disposición. Francisco del Campo les propuso que se rindiesen; pero Cordes, que debía suponer la suerte que le estaba reservada si caía en poder del enemigo, prefirió desafiar todos los peligros para salir al océano; y en efecto, el tercer día después del desastre, desplegaba sus velas y se lanzaba resueltamente fuera del puerto. La navegación de esos canales ofrecía las mayores dificultades en aquella estación á causa de los vientos casi constantes del norte. Por otra parte, eran los días inmediatos al novilunio en que las mareas adquieren allí una grande intensidad. Después de dos días de esfuerzos, sólo habían podido andar cuatro leguas, cuando en la noche, sacudida la nave por el viento, fué á en-

callar en un bajío. Hubo un momento en que Cordes debió creerse perdido, y en que tal vez pensó en capitular. Dió libertad á dos de sus prisioneros, sin duda para que le sirvieran de mediadores; pero cuando Francisco del Campo acudió á la costa vecina, la pleamar había puesto á flote la nave holandesa, y ésta volvía á emprender su navegación. Las piraguas de los españoles la seguían de cerca para impedir que los fugitivos desembarcasen en otro punto de la isla. Cordes salía de Castro llevando en su nave una abundante provisión de carne salada y de trigo, que había de servirle para el resto del viaje. El 31 de mayo pasaba por enfrente de la isla de Quinchao. En el norte de Chiloé desembarcó otros tres prisioneros españoles que llevaba consigo. Por fin, el 4 de junio, después de vencer las dificultades que le ofrecía la navegación de los canales, Baltasar de Cordes entraba al Océano. "Se puso á buscar á sus amigos, cos-
" teando siempre el Perú, y tomando aquí y allá algunos
" buques, dice una antigua relación. De allí pasó á las
" Molucas y sobre todo á Fidore, donde los portugueses
" por traición le destruyeron su nave, y el patron de ésta
" fué constituído prisionero en Malaca". (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 318 á 319.)

Durante quince años quedó la costa libre de incursiones piráticas, pero en 1615 éstas principiaron de nuevo.

"En 1613 la Compañía holandesa de las Indias orientales resolvió enviar á las Molucas por la vía del Estrecho de Magallanes una escuadrilla de seis naves, bien provistas de armas y municiones y con una abundante tripulación. Dió el mando de ella con el título de almirante á Joris Van Spilbergen (Jorge de Spilberg,) marino inteligente y experimentado que se había hecho

famoso por una feliz expedición á los mares del Asia, durante los años de 1601-1604, y que, á pesar de su edad avanzada, conservaba la energía física y moral requerida para tal empresa. Terminados los aprestos, la escuadrilla salió de Texel el 8 de agosto de 1614.» *(Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 103 y 104.)

Después de algunas dificultades y de la defección de una de las naves, la escuadra se encontraba en el estrecho de Magallanes el 16 de abril de 1615.

«En Chile y en el Perú se tenían por entonces noticias de la expedición de los holandeses. Los espías que el rey de España mantenía en Holanda, habían comunicado á la corte los aprestos que se hacían en Amsterdam para la partida de esa escuadra, y de Madrid se transmitió el aviso á las colonias de América. Como era natural, en todas éstas se produjo una grande alarma, y comenzaron á hacerse rápidos preparativos para rechazar á los enemigos. El virrey del Perú, que tenía á su disposición algunas naves, las armó y equipó prontamente. En Chile, Rivera, desprovisto de otros medios de defensa, se limitó á recomendar la más estricta vigilancia en la costa para saber á qué punto se acercaban los holandeses y para acudir á combatirlos si intentaban desembarcar. Estos preparativos dieron origen á constantes inquietudes y á falsas alarmas que debían producir una gran consternación en todo el reino.» *(Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 104 y 105.)

Una de estas falsas alarmas, que se anticipó á la verdadera llegada de los corsarios, aumentó esta excitación. Las pocas fuerzas marítimas que los españoles poseían entonces en estos mares se pusieron en movimiento entre el Perú y Chiloé, y como no divisaron á los cor-

sarios, creyeron erradamente que no aparecerían tan luego.

"Contra las previsiones de Rivera, el enemigo se hallaba entonces en el estrecho de Magallanes preparándose para entrar inmediatamente en campaña. Como dijimos más atrás, el 16 de abril se encontraron reunidos los cinco buques holandeses en la bahía de Cordes. " Fué un favor muy particular de Dios, dice el cronista " de la expedición, que naves tan grandes, contrariadas " por los vientos, retardadas por el mal tiempo, teniendo " que atravesar canales tan estrechos, que experimentar " vientos tan diversos, y que sufrir tantas marejadas y co- " rrientes que variaban, se encontrasen precisamente un " mismo día en el lugar de la cita después de haberse " apartado las unas de las otras y de haber hecho la pri- " mera parte de su camino con tiempos tan diversos." Los luteranos holandeses tenían tanta fe en la protección del cielo para llevar á cabo aquella empresa como los católicos españoles para defenderse con buena fortuna y destruir á sus enemigos.

"Allí se detuvieron los holandeses ocho días en limpiar sus buques, renovar su provisión de leña y de agua, y en coger moluscos de que hallaron grande abundancia y algunos de los cuales les parecieron mejores que las ostras. El 24 de abril se hicieron nuevamente á la vela; pero no les fué posible avanzar con rapidez; tuvieron además que experimentar las hostilidades de los indígenas, en cuyas manos murieron dos marineros que imprudentemente bajaron á tierra. Por fin, el 6 de mayo entraron en el océano Pacífico después de una travesía que, dadas las condiciones de la navegación de esos tiempos, podría considerarse felicísima. Los holandeses llegaban

á esos parajes á entradas del invierno cuando los vientos del norte, frecuentes en esta estación, levantan tempestades constantes y peligrosas. Aquellos hábiles marinos, sin embargo, vencieron todas las dificultades, y el 25 de mayo fondeaban enfrente de la isla de la Mocha. En la mañana siguiente Spilbergen bajó á tierra con un buen destacamento de tropas, entró en tratos con los indios que poblaban la isla, y en cambio de las mercaderías que les ofrecía, obtuvo una abundante provisión de víveres. «Á » medio día, dice la relación holandesa, el almirante vol- » vió á bordo con los refrescos y con el soberano (cacique) » de la isla y su hijo. Después de haber sido éstos rega- » lados, visitaron la nave; y mostrándoles los cañones, » se les hizo entender que el objeto de este viaje era com- » batir á los españoles, por lo cual los indios demostraron » su alegría. El día siguiente, cuando se les envió á tierra, continuaron las negociaciones. » Cambiamos hachas, » cuentas de vidrio y otras mercaderías por corderos. » Obteníamos dos de estos animales por un hacha peque- » ña. Tuvimos así más de cien ovejas ó corderos grandes » y gordos y de lana blanca, como los de nuestro país, y » muchas gallinas y otras aves, por hachas, cuchillos, ca- » misas, sombreros, etc.» Después de esto, los mismos indios les pidieron que se alejasen de su isla.

«Pero Spilbergen no quería tampoco prolongar su residencia en la Mocha. En la mañana del 28 de mayo, favorecido por un viento fresco del sur, se hizo á la vela, y el 29, poco después de medio día, fué á fondear cerca de la isla de Santa María. Inmediatamente hizo bajar á tierra un destacamento de tropas á cargo de Cristián Stulinck, fiscal de la expedición, para proponer cambios de mercaderías á los habitantes de la isla. El corregidor

español Juan de Hinojosa, que allí mandaba, los recibió con demostraciones amistosas, y dejando en rehenes en tierra á un sargento holandés, consintió en trasladarse él mismo á bordo, donde pasó la noche muy bien atendido por los holandeses. Pero estas buenas relaciones no podían durar largo tiempo. El 30 de mayo el corregidor invitó al almirante holandés y á algunos de sus capitanes á bajar á tierra á comer en su compañía. Cuando desembarcaban los holandeses, se les comunicó que allí cerca había un destacamento de tropas sobre las armas; y creyéndose traicionados, se volvieron apresuradamente á sus buques llevándose consigo á un español llamado José Cornejo y á un cacique que estaba cerca. Por éste supieron que en Chile y en el Perú se tenían noticias ciertas de su próximo arribo á estos mares, que se hacían aprestos para combatirlos y que una división de la escuadra del virrey acababa de estar en aquellos mares. Estos informes debían producir la ruptura definitiva de aquellos primeros tratos en que indudablemente cada bando había creído engañar á sus adversarios. Al amanecer del domingo 31 de mayo, Spilbergen desembarcó resueltamente en la isla con tres compañías de soldados y algunos marineros. Los españoles, impotentes para oponer una resistencia formal, pegaron fuego á la iglesia y á las rancherías que les servían de almacenes de depósito, y tomaron la fuga. Las tropas holandesas avanzaron en su persecución. En esas pequeñas escaramuzas tuvieron dos hombres heridos, pero mataron cuatro españoles, mientras los demás se salvaban apresuradamente favorecidos por sus caballos. Libre de enemigos, Spilbergen saqueó todas las casas que halló en su camino, que eran simples chozas cubiertas de paja, les puso fuego, y en la tarde

volvió á sus buques con quinientas ovejas y muchos otros víveres.

«Después de esto, se hicieron á la vela para el norte; y el 3 de junio se presentaron en la bahía de Concepción, bastante lejos de tierra.

«Rivera, entretanto, estaba sobre las armas en esta ciudad. Al saber que los holandeses se hallaban en la isla de Santa María, despachó un buque á llevar el aviso al Perú, y comunicó por mar y por tierra sus órdenes á Santiago para organizar la defensa de Valparaíso y de los otros puertos al norte. «Hecho esto, dice él mismo, « comencé á fortificar la ciudad (Concepción) lo más « aprisa que fué posible, con trincheras y parapetos en « la estacada y entrada encubierta, y otras prevenciones « que creí necesarias, y junté la más gente que pude así « de españoles como de indios amigos, y con ella iba « haciendo la obra que digo; y cuando el enemigo llegó « á la boca de este puerto, que fué á 3 de junio, á hora « de las dos después de medio día, estaba todo tan bien « dispuesto que tengo por seguro que si saltara en tierra « hiciéramos un gran servicio á V. M. y bien á este rei- « no, porque fuera tan descalabrado que no quedara para « hacer los daños que hizo en el Perú. Y hizo harto en « escaparse, porque yo me hallaba con 900 españoles, « inclusos los vecinos y moradores, estantes y habitantes « de esta ciudad y su contorno, y con 300 indios amigos « de Talcamávida, Arauco y otros de la ribera del Itata, « todos los cuales mostraron muy buen ánimo de servir « á V. M. y se me venían á ofrecer con palabras en que « lo daban á entender.» El gobernador, sin embargo, creyó descubrir más tarde que esos indios estaban dis-

puestos á plegarse á los holandeses si los españoles hubiesen sufrido el menor contraste.

"Spilbergen no pensaba en desembarcar en Concepción. Aunque creía que los españoles tenían allí sólo unos doscientos hombres, no intentó exponer su gente á las contingencias de un combate. El día siguiente (4 de junio) "á las cuatro de la tarde, añade Rivera, los holan-" deses se hicieron á la mar sin hacer ningún daño en " este lugar con artillería ni de otra manera, porque no " pudieron entrar dentro del puerto respecto de un des-" garrón de puelche (viento de tierra, llamado así por los " indios de Chile) grande que se lo impidió." Navegando á corta distancia de la costa, y aun desembarcando en ciertos lugares que les parecían amenos y que estaban desiertos, los holandeses estuvieron en Valparaíso el 11 de junio, de donde pasaron al siguiente día á la playa de Concón, en que se hallaba el buque *San Agustín* que poco antes había despachado Rivera de Concepción.

"En virtud del aviso del gobernador, los españoles estaban allí sobre las armas. El capitán Juan Pérez de Urasandi había reunido 700 hombres en su mayor parte de caballería, enviados de Santiago para resguardar la costa. No habiendo alcanzado á hacer salir el navío *San Agustín*, le hizo prender fuego cuando los enemigos se dirigían á tomarlo, perdiéndose ochocientas fanegas de trigo, ciento cincuenta quintales de bizcocho y sesenta y cuatro de cuerda de arcabuz que tenía á su bordo para abastecer el ejército del sur. Spilbergen, que no había conseguido apoderarse de ese buque, bajó á tierra con 200 hombres y una pieza de artillería. "En-" contraron también las casas incendiadas, dice la relación

« holandesa, y los españoles, tanto jinetes como infantes, « en orden de batalla, sin atreverse sin embargo á acer- « cársenos á causa de nuestro cañón que hacía fuego sin « cesar. Al contrario, á medida que avanzábamos, ellos « retrocedían. Al fin, habiendo sobrevenido la bruma, el « almirante se reembarcó con sus tropas, y haciendo le- « vantar las anclas nos dirigimos al norte á toda vela.»

«Á pesar de las precauciones que los holandeses tomaban para no equivocarse en su itinerario, en la mañana del 13 de junio se encontraron en el puerto de Papudo, creyendo que se hallaban en Quinteros. Allí desembarcaron con todas las precauciones requeridas por su situación. Divisaron á lo lejos muchos caballos salvajes que acudían á beber á un arroyo, y cerca de éste establecieron su campamento en forma de media luna para hacer su provisión de agua, de que los buques estaban escasos. « Encontramos además, dice la relación holandesa, otro « riachuelo en que cojimos mucho pescado. Hicimos có- « modamente nuestra provisión de leña, y se puede tomar « allí cuanta se quiera. Es el lugar del mundo más apa- « rente para refrescar las tripulaciones y hacer abundan- « tes provisiones.» Spilbergen dió allí libertad al indio que había apresado en la isla de Santa María, y á dos portugueses, uno de ellos capitán de buque, que traía como prisioneros desde las costas del Brasil.

«En ese puerto se le huyeron también dos soldados, un holandés y un alemán, que dieron á los españoles importantes noticias sobre el objeto del viaje.

«Por fin, el 17 de junio los holandeses se hicieron á la vela para el norte, tocando sólo de paso en otros puntos de la costa de Chile, y llevando la resolución de ir á buscar á otra parte aventuras más peligrosas todavía que

las que acababan de correr.» *(Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 106 á 112.)

Poco después de haber partido de Holanda la expedición de Spilbergen se organizó allí mismo otra de dos buques, que bajo el mando de Jacob Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten zarpó de Texel el 14 de junio de 1615. Después de perder el menor de sus buques por un incendio casual, los expedicionarios descubrieron el estrecho de Le Maire y el cabo de Hornos (29 de enero de 1616), siendo los primeros navegantes que penetraron al Pacífico doblándolo.

«Schouten y Le Maire no tocaron en ningún punto de la costa continental de Chile. El 1.º de marzo estuvieron delante de las islas de Juan Fernández, pero no les fué posible desembarcar.» *(Historia General de Chile*, tomo IV, pág. 153.)

Después se regresaron á Europa por vía de los mares de Asia, sin hacer daño alguno en las costas de Chile, dejando abierta para el comercio la vía del Cabo, que, como descubridores, abrieron.

«La noticia de este descubrimiento produjo en España más impresión que las depredaciones que en los años anteriores habían ejecutado los holandeses en las costas del Pacífico. El nuevo camino que acababa de hallarse, si bien podía facilitar el comercio de la Metrópoli con sus más apartadas colonias, abría á la navegación de todas las banderas la entrada de los mares en que la España quería dominar sola y sin competidores.

«Deseando certificarse de la verdad del descubrimiento, y recoger informes seguros sobre ese nuevo camino, el consejo de Indias resolvió el mismo año de 1617 que sin tardanza se despachara una expedición española para

aquellos lugares. Aprobada esta determinación por el rey, se mandó que á toda prisa se construyeran en Lisboa dos carabelas, embarcaciones pequeñas de ochenta toneladas cada una, pero dispuestas para un viaje rápido. Confióse el mando de ellas á dos diestros pilotos de Pontevedra en Galicia, los hermanos Bartolomé García de Nodal, que servían en la armada del rey y que se habían distinguido en la navegación y en la guerra marítima.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, pág. 154).

Emprendida poco después la marcha por las dos carabelas, pasaron por el estrecho de Le Maire, doblaron el Cabo, penetraron por la boca occidental del estrecho de Magallanes, el que atravesaron, y regresando á Europa por esa vía dieron cuenta sus tripulantes al rey de España de la efectividad del descubrimiento de los holandeses.

Estos no tardaron mucho en aprovechar su descubrimiento. Organizaron un nueva expedición compuesta de once naves, que bajo el mando del almirante L'Hermite penetró al Pacífico por vía del Cabo. Recaló en Juan Fernández el 4 de abril de 1624 y no molestó directamente la costa de Chile; pero sus correrías y hostilidades en la del Perú perturbaron el comercio de ambos países.

——

Cerca de veinte años quedaron tranquilas las costas de Chile sin ser hostilizadas por enemigos forasteros; pero el 15 de enero de 1643 salió del Brasil otra expedición holandesa, mandada por Enrique Bronwer y compuesta de varios buques, que además de sus tripulaciones traían trescientos cincuenta soldados de desembarco. La expedición penetró al Pacífico el 7 de abril y en

seguida hostilizó las costas de Chiloé, destruyendo la ciudad de Castro é incendiando un buque español cargado de madera.

En seguida los holandeses se apoderaron de Valdivia, que al poco tiempo tuvieron que abandonar por falta de víveres y otros recursos.

"El gobernador de Chile, entretanto, pasó cuatro meses sin tener la menor noticia del desembarco de los holandeses en el mismo territorio que estaba encargado de defender. En aquellos años, los pobladores de Chiloé, cuyo comercio era limitadísimo, vivían en un aislamiento casi completo. Cada verano llegaban á sus puertos uno ó dos buques con la correspondencia oficial y con algunas mercaderías; y después de la vuelta de esas naves, quedaba interrumpida toda comunicación. Por más urgencia que hubiera en hacer llegar á Chile el aviso de la presencia del enemigo en aquellos mares, no fué posible conseguirlo sino después de vencer las más serias dificultades.

"Al llegar á Castro en los últimos días de mayo, el corregidor accidental de la provincia de Chiloé don Fernando de Alvarado mandó preparar una pequeña embarcación en una de las caletas del sur de la isla grande. Mediante las erogaciones de los vecinos y un trabajo incesante, el buque estuvo listo para salir al mar á principios de julio. Embarcáronse en él algunos soldados, bajo el mando del capitán Domingo Lorenzo, y saliendo del archipiélago por los canales del sur para evitar todo encuentro con los holandeses que cerraban la salida de Ancud, se dirigieron á las costas de Chile. "Fué en el " barco para consuelo y ánimo de los soldados, agrega el " cronista que ha consignado estas noticias, el padre

" Domingo Lázaro, de la Compañía de Jesús, mallor-
" quín, grande misionero y que trabajó mucho en la
" conversión de los indios. En la misma embarcación
" fué enviado á Chile un marinero holandés llamado Joost
" Lambertsz, que, según contamos más atras, había sido
" capturado por los españoles en la primera escaramuza
" que tuvieron con el enemigo.

"Después de un viaje penosísimo y sembrado de peligros en aquella estación de riguroso invierno y de frecuentes temporales, ese buque llegaba á la playa de Arauco en los últimos días de agosto. Fácil es imaginarse la alarma que debió producir la noticia del arribo de los holandeses á Chiloé, sobre todo cuando se supo el verdadero objeto de su expedición. Á los informes que pudieron dar los españoles que venían en la nave, se agregaron luego las revelaciones que hizo el marinero Lambertsz acerca de los proyectos de los enemigos, así como de los auxilios que éstos debían recibir del Brasil. El gobernador de Chile se hallaba en la más absoluta imposibilidad de enviar al archipiélago una división capaz de hacer frente á los holandeses. Se limitó á reforzar las fortificaciones de Concepción, para ponerlas á cubierto de cualquier ataque; pero equipando á toda prisa un buque, despachó al Perú al capitán don Alonso de Mujica y Buitrón y al mismo padre Lázaro. Debían dar cuenta al virrey de tan graves acontecimientos, y pedirle el pronto envío de fuerzas de mar y tierra. En Santiago la noticia produjo la mayor consternación. La ciudad se hallaba sobrecogida de espanto por un violento temblor de tierra, ocurrido el 6 de septiembre, cuando el día siguiente llegaba la noticia del desembarco de los holandeses en Chiloé. En medio de la inquietud produci-

da por estos dos sucesos, que la superstición debía relacionar como castigo del cielo, las autoridades civiles y eclesiásticas acordaron inmediatamente despachar también un aviso al virrey del Perú á expensas del cabildo. El general don Tomas Calderón, que desempeñaba el cargo de corregidor, no limitó á esto sólo su empeño. Como si la ciudad estuviese amenazada por los invasores, llamó al servicio militar á todos los hombres que podían cargar las armas, así españoles como mulatos é indios, los distribuyó en compañías y los tuvo en pie de guerra para acudir al punto de la costa vecina en que se dejase ver el enemigo.

"Se sabe que en esos momentos los holandeses, después de abandonar el archipiélago se habían trasladado á Valdivia; pero pasaron muchos dias sin que el gobernador de Chile tuviera noticia de estas ultimas ocurrencias. Por fin, á fines de septiembre, llegó á Concepción un segundo mensaje enviado por el corregidor de Chiloé. Contaba éste que los holandeses se habían retirado de esa isla llevándose un número considerable de indios; que su objeto era establecerse en Valdivia, y que el archipiélago quedaba amenazado de una insurrección general de los indígenas, excitados á la revuelta por los extranjeros. El corregidor pedía con instancias el pronto envío de socorros; pero como el marqués de Baides no podía suministrárselos, se limitó á enviar un nuevo mensaje al Perú.

"Gobernaba este virreinato desde cuatro años atrás don Pedro de Toledo y Leiva, marqués de Mancera, funcionario empeñoso en el servicio del soberano. La primera noticia del arribo de los holandeses á Chiloé llegó á Lima el 19 de septiembre, produciendo la alarma

que debe suponerse. Pero aunque el Perú poseía recursos mucho más abundantes que Chile, no se hallaba en situación de formar y de equipar en pocos días una escuadra capaz de abrir inmediatamente una campaña contra los holandeses. Así, pues, el virrey mandó hacer los aprestos para salir al mar pocos meses más tarde; y sabiendo que el enemigo había abandonado á Chiloé, envió una nave al cargo del capitán don Alonso de Mujica á llevar algunos socorros á ese archipiélago. Poco más tarde despachó otro buque con idéntico objeto.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 390 á 393.)

Todo fué inútil, sin embargo, porque los holandeses ya se habían retirado y la costa quedó libre de alarmas por cerca de treinta años.

«En los primeros días de febrero de 1671, Henríquez, creyéndose en cierto modo desembarazado de las atenciones de la guerra contra los indios, se hallaba de regreso en Concepción, y recogía prolijos informes acerca de la única nave extranjera cuya aparición en las costas de Valdivia, el gobernador de esta plaza había anunciado como la agresión de una poderosa escuadra enemiga.

«Esa nave era inglesa. Había penetrado al Pacífico sin propósitos hostiles; pero su nacionalidad extranjera bastaba para que se la considerara enemiga según las leyes vigentes en las colonias españolas...

«La España se hallaba entonces en paz con la Inglaterra en virtud de un tratado solemne celebrado entre ambas potencias en mayo de 1667. Más aún: la última de ellas había servido á la primera de mediadora para poner término á la desastrosa guerra del Portugal en 1688, y había formado en ese mismo año con la Holanda y la

Suecia la triple alianza que detuvo las conquistas de Luis XIV en los dominios españoles. Pero al propio tiempo los filibusteros de las Antillas, súbditos ingleses en su mayor parte, hacían, sin intervención directa de su gobierno, una guerra desapiadada á los buques y á los establecimientos del rey de España.

"La reina doña Mariana de Austria se había creído por esto en la necesidad de explicar á los gobernadores de sus posesiones de América, que la paz establecida con la Inglaterra no se extendía á estas provincias, y que, por tanto, estaban en el deber de defenderlas contra las agresiones de los súbditos ingleses.

"Mientras tanto, desde años atrás se hallaban en Londres algunos españoles hispano-americanos que se empeñaban en demostrar á la corte las ventajas que resultarían á la Inglaterra de fomentar el comercio de sus nacionales con las posesiones del rey de España en el nuevo mundo. Bajo el reinado de Carlos II, era el hermano de éste, el duque de York, el que con el carácter de primer almirante de la Gran Bretaña, tenía la dirección de las empresas navales. Dejándose persuadir por aquellas sugestiones, el duque de York resolvió despachar á los mares de la América del sur una expedición mitad científica y mitad comercial y ajena á todo pensamiento hostil contra los dominios españoles.

"Hizo equipar al efecto dos embarcaciones, un navío de trescientas toneladas, con treinta y seis cañones y ochenta hombres de tripulación, y una urca, ó buque menor, del porte de setenta toneladas, con cuatro cañones y veinte hombres, y los dotó de víveres y municiones para catorce meses. Por cuenta de la corona se embarcaron, además, por valor de trescientas libras es-

terlinas en mercaderías diversas, cuchillos, tijeras, espejos, brazaletes, hachas, clavos, agujas, alfileres, campanillas, ropa blanca y otros objetos que se podían negociar fácilmente con los naturales de los países que los expedicionarios debían visitar. El mando de esos buques fué confiado á John Narborough, marino inteligente, que había navegado en el mar de las Antillas, y que, además, se había ilustrado por su bravura en la última guerra contra la Holanda. Según sus instrucciones, debía explorar las costas australes de la América del sur, estudiar su hidrografía, su clima y sus producciones; pero le estaba prohibido tomar tierra al norte del río de la Plata. "Observaréis, decían, la naturaleza y las inclinaciones de los indios que habitan esos países, y cuando podáis entrar en relación con ellos, les haréis conocer el poder y las riquezas del príncipe de la nación de que dependéis. Les diréis que se os ha enviado expresamente para establecer comercio y estrechar amistad con ellos. Y á fin de que ellos tengan una buena idea del príncipe y de la nación, cuidaréis, sobre todo, que vuestras gentes no los maltraten, para que no conciban aversión por los ingleses." Por lo que respecta á los establecimientos españoles, las instrucciones no eran menos pacíficas. "Nuestro designio, decían, es hacer nuevos descubrimientos en los mares y en las costas de esta parte del mundo que está al sur, y, si es posible, establecer comercio en ellas... No haréis ningún insulto á los españoles que encontréis, evitando todo motivo de queja." Una expedición preparada con tales propósitos sólo podía ser recibida en són de guerra bajo el régimen absurdo á que estaban sometidas las colonias españolas en

el siglo XVII.» (*Historia general de Chile*, tomo V, págs. 128 á 131.)

La expedición salió de Depford en Inglaterra el 26 de septiembre de 1669 dirigiéndose al estrecho de Magallanes, el que exploró durante algún tiempo.

«Después de treinta y cinco días de laboriosa exploración que había durado el paso por el estrecho, se halló Narborough el 26 de noviembre á la entrada del océano Pacífico. Favorecido por un tiempo relativamente bonancible, allí donde las tempestades son frecuentes y terribles, dirigió su rumbo al norte teniendo siempre á su derecha una cadena no interrumpida de islas pintorescas y de abundante vegetación arborescente, que parecía formar una barrera delante de la costa continental Habiendo desembarcado en algunas de ellas, los exploradores juzgaron que no tenían para qué detenerse allí. Esas islas eran despobladas y no dejaban ver ninguna producción, ya fuesen frutas ó metales, que pudieran atraer la atención de los extranjeros. Continuando su navegación hacia el norte, Narborough se encontró el 14 de diciembre á la vista de la costa vecina al puerto de Valdivia. Un cañonazo disparado en tierra le hizo comprender que se hallaba en frente de un lugar poblado por españoles.

«En el buque de Narborough había salido de Inglaterra don Carlos Henríquez, uno de los españoles que en Londres habían estimulado al gobierno inglés á acometer esta empresa, dándose por muy conocedor de las colonias americanas, y representando las ventajas que ofrecía su comercio. Durante el viaje debía servir de intérprete y de intermediario en estas negociaciones. «Don

" Carlos, dice Narborough, fué desembarcado el 15 de " diciembre (el 25, según los españoles), llevando su es- " pada, un par de pistolas y su mejor traje, con un saco " lleno de brazaletes, de cuchillos, de tijeras, de espejos, " de peines, de sortijas, de campanillas y de tabaco que " yo le suministré para que obsequiara á los indios. De- " sembarcó á las siete de la mañana, al sur del puerto " de Valdivia, á una milla de la boca del puerto, en una " pequeña isla arenosa, casi á dos millas al norte de " Punta Galera, y recomendó á mi teniente que desde " que volviese á bordo, fijase su atención en el fuego que " él prendería para darnos noticias suyas. Marchó por " la orilla del mar y tomó un sendero que llevaba á la " embocadura del puerto. Mis gentes lo vieron seguir " este camino hasta un cuarto de milla, donde volvió de- " trás de una punta de rocas y se perdió de vista..."

"El día entero se pasó sin que los ingleses recibieran la menor noticia de aquel emisario. En la mañana siguiente, Narborough resolvió hacer una nueva tentativa para entrar en comunicación con la gente de tierra.

"Á las ocho, escribe él mismo, envié la chalupa al lu- " gar en que había desembarcado don Carlos.

"En la punta sur de esa pequeña bahía hay un fuer- "tecito con siete cañones, denominado Santiago. La cha- " lupa no lo descubrió sino cuando estuvo á tiro de fusil. " Los españoles que estaban á la orilla del mar, enarbo- " laron una bandera blanca y llamaron á la chalupa. Mi "teniente, después de cambiar algunas palabras con ellos, " bajó á tierra. Inmediatamente se acercaron á él unos " veinte españoles é indios armados y lo llevaron á la " rampla del fuerte, bajo un árbol grande, donde el co

" mandante y otros dos oficiales hicieron á nuestra gente
" un saludo á la española y la invitaron á sentarse en
" sillas y bancos alrededor de una mesa y á la sombra;
" porque el tiempo era muy claro y el sol ardiente. El
" comandante hizo traer vino en un jarro de plata y bebió
" á la salud de mi teniente. Hizo disparar al mismo tiem-
" po cinco cañonazos, demostrando mucho contento de
" ver ingleses en esos lugares."

"En esta conferencia, en que los españoles se mostraron muy obsequiosos con los extranjeros, invitándolos á comer y ostentando en la mesa una vajilla de plata, les dieron muchas noticias de la guerra que se mantenía con los indios y de las grandes riquezas minerales del país, con que se proponían excitar su codicia y estimularlos á desembarcar. Cuatro oficiales españoles pasaron en seguida á bordo del buque de Narborough y tuvieron con él una nueva y más larga conferencia en la que le dieron más amplias noticias acerca del estado de Chile, de sus grandes riquezas, de las variadas producciones de su agricultura. "Según la relación de estos es-
" pañoles, escribe el capitán inglés, Chile es el más her-
" moso país del mundo. Reina en él un lujo igual ó
" mayor al de cualquiera otro lugar de la tierra. Gozan
" allí de una salud perfecta, y saborean tantas delicias, y
" poseen tan grandes riquezas, que comparan este país
" al paraíso terrenal. Esos mismos españoles me suminis-
" traron la prueba de la bondad del clima, porque ellos
" así como los otros que mi gente vió en tierra, tenían
" una tez fresca, sonrosada y agradable. En fin, el país
" parece abundar en todo género de cosas, y sobre todo
" en oro y en plata."

Pero Narborough no tuvo bastante confianza en la sin-

ceridad de los españoles para resolverse á bajar á tierra. El 17 de diciembre (27 según los españoles) hizo desembarcar al teniente Nataniel Pecket con dieciocho hombres para hacer algunos cambios con la guarnición del fuerte y para procurarse una provisión de pan y de agua, artículos ambos que estaban más ó menos agotados en la nave. Los ingleses fueron recibidos de nuevo con la mayor urbanidad, pudieron vender unas pocas armas por buenos pesos fuertes de plata, y aún cambiaron algunos obsequios; pero se les negó el pan y el permiso de hacer aguada, declarándoles que era preciso pedirlo al comandante de otro fuerte vecino. El teniente no pudo recoger ninguna noticia acerca de la suerte que había corrido don Carlos Henríquez. "El 18 de diciembre, escribe uno de " los compañeros de Narborough, nuestro capitán envió " á tierra su otro teniente (Thomas) Armiger con tres " hombres de la tripulación para suplicar de nuevo al go- " bernador que nos permitiese hacer aguada; pero éste " los retuvo prisioneros á todos cuatro, sin alegar nin- " guna razón y no hubo medio de obtener su libertad " por más diligencias que hiciéramos para ello. En efec- " to, el 19 enviamos una chalupa con bandera blanca á " alguna distancia del fuerte, sin que nadie quisiera par- " lamentar con nosotros. El mismo día, nuestro capitán " escribió una carta al gobernador por conducto de dos " indios que habían venido á bordo y que nosotros en- " viamos á tierra, pero no obtuvo ningún resultado. " Nuestros hombres, detenidos como prisioneros, envia- " ron una canoa para pedir su ropa, lo que nosotros no " pudimos rehusarles. El empeño de los españoles ten- " día á apoderarse de nuestro buque, pero el capitán " supo evitarlo."

"La conducta pérfida de los españoles de Valdivia debió producir la más viva irritación en el ánimo de Narborough y de sus compañeros. Sin embargo, la impotencia absoluta en que se hallaban para acometer cualquiera tentativa militar, los ponía en la dolorosa necesidad de darse á la vela sin poder rescatar del cautiverio á aquellos desgraciados compatriotas. "Como estas per-
" sonas gozan de buena salud y tienen algún talento, es-
" cribía filosóficamente el capitán expedicionario, tengo
" motivos para esperar que vivirán bastante tiempo para
" hacernos algún día la descripción de estos países."
Narborough no podía suponer los largos y penosos padecimientos y el triste fin que estaban reservados á aquellos individuos.

"El 22 de diciembre (1.° de enero de 1671, según los españoles) los expedicionarios levaron anclas y se hicieron al mar sin que en tierra se tuviera la menor noticia del rumbo que pensaban seguir.

"Aunque Narborough era un marino tan entendido como valiente, no asumió la actitud que en iguales circunstancias habrían tomado otros capitanes ingleses para castigar la perfidia de los españoles de Valdivia. Se hallaba escaso de víveres, y la gente que tenía á sus órdenes era insuficiente para efectuar desembarcos en los puertos; pero habría podido repetir lo que un siglo antes hicieron Drake y Cavendish, lo que hicieron también algunos capitanes holandeses, y lo que pocos años más tarde habían de ejecutar otros aventureros de tanto espíritu como aquéllos, esto es, recorrer las costas de Chile y del Perú, apresar las naves que hubieran hallado en su camino, coger un rico y variado botín y obligar á los gobernantes españoles á restituirles los prisioneros que

les habían tomado mediante el fraude y el engaño. Pero Narborough, no seguramente por falta de energía y de resolución, que demostró de sobra en otras ocasiones, sino por someterse fielmente á las instrucciones de su gobierno, se abstuvo de cometer hostilidad alguna é hizo rumbo al sur para repasar el estrecho de Magallanes y regresar á Inglaterra.»— (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 134 á 139).

«Durante el decenio transcurrido desde fines de 1670 á fines de 1680, las costas de Chile no habían sido visitadas por ninguna nave extranjera. Se ha contado que durante este tiempo penetraron al Pacífico diversas naves inglesas y holandesas y que algunas de ellas comerciaron en los puertos de las posesiones españolas. Pero aun aceptando la efectividad de estas noticias, que sin embargo, dan lugar á muchas objeciones, es lo cierto que ninguna de esas naves se acercó á las costas pobladas de Chile, ó á lo menos que las autoridades de este país no tuvieron noticia alguna cierta de tales expediciones. Los filibusteros de las Antillas, contenidos en sus correrías por las autoridades inglesas de Jaimaca, dieron también algunos años de tranquilidad relativa á los establecimientos españoles; pero antes de mucho renovaron sus terribles empresas con más vigor. En 1678 reaparecieron en la costa del Darien, y al año siguiente sorprendieron y saquearon de nuevo la ciudad de Portobelo. El éxito feliz alcanzado en estas empresas los estimuló á acometer otras mayores.

«Á principios de 1680 se reunieron en las islas Samballas ó de San Blas en la costa de Darien, siete buques filibusteros con 366 hombres de tripulación, ingleses casi

en su totalidad." (*Historia General de Chile*, tomo V, páginas 200 á 201.)

Después de atravesar el istmo y de haberse apoderado, cerca de Panamá, de dos buques españoles, una parte de los filibusteros, mandados por Sharp, se dirigió al sur.

"Llegados el 2 de diciembre (1680), bajo los 30° 28′ de latitud meridional, dice el capitán Sharp, hicimos rumbo al este con un viento forzado del sur, y á las cinco de la mañana descubrimos la tierra, que nos pareció alta y estéril. En seguida volvimos hacia el puerto de Coquimbo para tomar agua y leña, que comenzaban á faltarnos. El día siguiente por la mañana desembarcamos treinta y cinco hombres, con los cuales tomé la delantera para trasladarnos á la Serena; pero apenas habíamos andado una legua cuando nos atacaron doscientos cincuenta jinetes enemigos. Á pesar de la superioridad de su número, fueron vigorosamente rechazados. Una vez que nos vimos dueños del campo, creímos que era necesario hacer alto para esperar el resto de nuestra gente, que se nos reunió una hora más tarde. Marchamos en seguida hacia la ciudad, donde penetramos á las ocho de la mañana. Puede tener tres cuartos de milla en todos sentidos, y la encontramos bien provista de todos los frutos que tenemos en Inglaterra. Había también buena cantidad de trigo, de vino, de aceite y de cobre; y la residencia allí era muy agradable."

"Encontramos en esta ciudad, dice otro oficial filibustero (Basilio Ringrose), siete iglesias y una capilla. De las primeras, cuatro pertenecían á conventos de frailes, y todas tenían órganos para los oficios del culto. Cada casa

tenía huerto y jardín, y por su aseo y menaje se asemejaban á las de Inglaterra. En los huertos hallamos fresas del tamaño de una nuez (la frutilla) y muy agradable al gusto. Todo en la ciudad de la Serena era excelente y delicado, y mejor que cuanto esperábamos hallar en una región tan apartada.»

«Las autoridades españolas de Chile sabían desde meses atrás que los filibusteros habían penetrado al Pacífico por el istmo de Panamá, y habían cuidado de poner sobre las armas á las poblaciones de la costa. Sin embargo, no podía creerse que esos osados aventureros se atrevieran á llegar con una sola nave hasta los mares del sur. Sabíase además qus el virrey del Perú había hecho salir del Callao en julio anterior una escuadra tripulada por más de setecientos hombres para perseguir á los piratas, y se contaba como inevitable la destrucción de éstos. Así, pues, el arribo de Sharp al puerto de Coquimbo había sido una sorpresa para los habitantes de la Serena. El corregidor de esta ciudad, don José Collarte, había organizado una compañía de unos cien hombres de caballería que mandaba el capitán don Francisco de Aguirre y Ribero, biznieto del célebre conquistador del mismo nombre. Pero esa tropa, inexperta en la guerra, y desprovista además de buenas armas, no pudo resistir á la solidez y destreza de los filibusteros; y sin perder un solo hombre, se abandonó á la fuga por los campos vecinos, dejando la ciudad indefensa. Muchos de sus habitantes, hombres, mujeres y niños tomaron también apresuradamente la fuga hacia los campos del interior para sustraerse á las estorsiones de los ingleses.

«Cuando los habitantes de la Serena se convencieron « que no podrían oponer resistencia á nuestras armas, con-

" tinúa el capitán Sharp, nos dejaron en completa liber-
" tad de refrescarnos. El día siguiente por la mañana,
" consultaron con el gobernador sobre los medios de
" rescatarse del saqueo. Preparóse al efecto una confe-
" rencia en un punto del camino donde debería concu-
" rrirse de una y de otra parte. El gobernador acudió
" allí acompañado por tres hombres y yo con dos. Por
" otra parte, aquél tenía cerca de quinientos hombres
" bajo las armas (cifra evidentemente exagerada por el
" capitán filibustero), mientras que yo no tenía más que
" ciento veinte. De todas maneras, fué convenido que
" nos darían cien mil pesos de á ocho reales por el res-
" cate de la ciudad."

"Pero los vecinos de la Serena no podían pagar una suma tan crecida de dinero. Sin duda alguna, el corregidor de la ciudad, al estipular este pacto, no pensaba más que en ganar tiempo para reunir los elementos de defensa con que caer sobre los filibusteros. Dueños absolutos de la ciudad, se mantuvieron éstos tranquilos sin hacer daño alguno á los pocos habitantes que habían quedado en ella ó que fueron tomados en los alrededores. Mientras tanto, el corregidor y los suyos se mantenían sobre las armas, y preparaban algún golpe para desorganizar y destruir á los filibusteros. Cuenta Ringrose que los españoles intentaron inundar la ciudad, sea para molestar al enemigo ó para hacer más difícil el incendio con que éste los había amenazado en el caso que no cumpliesen el pacto convenido.

"Un hombre que tripulaba una balsa formada por cueros llenos de viento, se aventuró una noche á acometer una empresa más atrevida y que pudo haber producido un resultado fatal para los filibusteros. "Habiéndose

la vela para el norte sin que nadie intentara perseguirlos. *(Historia General de Chile*, tomo V, págs. 203 á 209.)"

"Volvieron á las costas de Chile á renovar las provisiones, y desembarcando á mediados de marzo en el puerto del Guasco, cuyos habitantes se habían retirado al interior, cargaron 120 carneros, 80 cabras, 200 fanegas de trigo, y el agua fresca que podían necesitar en el resto del viaje. En seguida emprendieron la navegación hacia el norte para repetir sus correrías". *(Historia General de Chile*, tomo V, pág. 210.)

"Á mediados de febrero de 1684, cuando el gobernador acababa de despachar la correspondencia en que proponía al rey su plan para reducir á los indios, se esparcía una noticia que debió de producir en todo el reino la más viva alarma.

"Contábase que desde Concepción se habían visto pasar con rumbo al norte tres naves, "con la duda de si " eran cuatro, dice un documento de la época, porque " una vela que se descubrió en diferente paraje hacía " dudar si era de las tres ó diferente." La presencia de esos buques navegando en conserva en los solitarios mares de Chile y sin acercarse á la costa, hacía sospechar que fuesen enemigos.

"El presidente Garro se apresuró á despachar una embarcación el 18 de febrero para llevar el aviso al virrey del Perú, á fin de tener prevenida la escuadrilla que allí se había organizado por cuenta del rey. Aquella noticia, hija del miedo que inspiraban en América los terribles filibusteros, era falsa, sin embargo; pero por una rara coincidencia, en esos mismos días doblaba el cabo de Hornos una expedición pirática que debía sembrar la consternación en todas las costas del Pacífico.

" batimos fácilmente, sin haber tenido más que un solo " hombre ligeramente herido." Los ingleses perdieron, además, otro hombre, muerto á consecuencia de una borrachera que tomó en tierra. Por un sentimiento de humanidad, ó probablemente por no llevar en su nave bocas inútiles, Sharp mandó dejar en tierra á los prisioneros españoles que había tomado en sus correrías anteriores en el Pacífico, entre los cuales había algunos hombres de calidad, y sólo se reservó un piloto que podía serle útil en sus campañas posteriores. El siguiente día, 7 de diciembre (17, según los españoles), se hizo á la vela con rumbo á las islas de Juan Fernández, donde se proponía refrescar su gente. Pocas horas después de la retirada de los ingleses, volvían á la ciudad los habitantes de la Serena. El fuego había consumido la mayor parte de su caserío, las casas del cabildo con sus archivos, la iglesia mayor, el convento é iglesia de la Merced, el colegio de la Compañía de Jesús con su capilla y una ermita de Santa Lucía; pero fué posible salvar de las llamas otros edificios. Sus pobladores, sin embargo, se hallaban reducidos á la mayor miseria, sin recursos para reconstruir sus habitaciones y para reponer su mobiliario, y escasos de víveres. Como primer esfuerzo para remediar tanta necesidad, el cabildo acordó, en sesión de 18 de enero de 1681 "que se hiciese una solemne procesión de nota " y de rogativa, pidiendo á Dios Nuestro Señor que " quisiera servirse de aplacar su ira, en razón de los tra- " bajos y calamidades que ha padecido esta ciudad por " la entrada é invasión que hizo en ella el enemigo in- " glés y juntamente darle gracias por haber librado las " vidas de todos los habitantes de esta ciudad." Por acuerdos subsiguientes se resolvió poner tarifa á los prin-

" acercado al buque de éstos, se colocó debajo de la popa, " y amontonó estopa, azufre y otras materias combusti- " bles, entre el timón y el codaste, ó parte última de la " quilla. Hecho ésto, les prendió fuego con una mecha, " de tal modo que al poco rato se encendió el timón, y " todo el buque se vió envuelto en humo. Nuestra gen- " te, á la vez que alarmada y sofocada por el humo, reco- " rría el buque en todas direcciones, sospechando que los " prisioneros le hubiesen prendido fuego para alcanzar su " libertad y consumar nuestra destrucción. Al fin se des- " cubrió donde estaba el fuego y se tuvo la fortuna de ex- " tinguirlo antes que hubiese alcanzado á tomar cuerpo. " Después de esto, enviamos el bote á tierra, y se halló " la balsa con la mecha encendida á sus dos puntas, lo " que vino á revelarnos todo." Esta frustrada tentativa, así como el retardo que los españoles ponían en pagar el rescate estipulado, y los movimientos de sus tropas en los campos vecinos, hicieron comprender á los ingleses que no tenían nada que esperar; y que, además, corrían serios peligros si prolongaban su residencia en la Serena, y los determinaron á tomar una resolución definitiva.

"Comenzaron por recoger de las casas y de las iglesias todos los objetos de algún valor que podían transportar cómodamente á su buque. En seguida, en la mañana del 6 de diciembre (16, según el calendario de los españoles), prendieron esmeradamente fuego á cada casa y á cada iglesia, cuidando con mayor empeño, según parece, la destrucción de éstas y de las casas del cabildo. Ejecutado esto, "nos retiramos á nuestro buque, dice Sharp. " En esta operación, un cuerpo de caballería que estaba " en emboscada, interrumpió nuestra marcha, pero lo

" nes, lanzas, anzuelos y un cuchillo largo. Calentaba " primero las piezas al fuego, que encendía con la piedra " de su fusil, y estando caldeadas, las batía en seguida " con piedras y les daba las formas que quería. Con " estos instrumentos tuvo todas las provisiones que pro- " duce la isla, esto es, cabras y pescado. Antes que tu- " viera sus anzuelos, no había comido más que lobos " marinos, que es un alimento muy ordinario, pero des- " pués no mataba estos animales sino para hacer correas. " Á media milla del mar tenía una pequeña choza cu- " bierta de pieles de cabra. Sus ropas habían sido " gastadas y no llevaba más traje que un simple cuero " atado á la cintura. Percibió nuestros buques desde que " nos acercamos á la isla; y persuadido de que éramos " ingleses mató tres cabras para regalarnos cuando ba- " jásemos á tierra." Acogido afectuosamente por los filibusteros, ese indio fué embarcado en los buques de éstos y con ellos salió de la isla el 8 de abril. Los expedicionarios iban á buscar fortuna en las costas del Perú y de la Nueva España, donde esperaban hallar valiosas presas." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 226 á 229).

Ejecutaron algunas correrías en las costas de Méjico, Panamá y Guayaquil y en seguida regresaron al sur.

"Durante los primeros tiempos de esa campaña, las costas de Chile se vieron libres de los piratas; pero desde su reaparición en el Pacífico, las autoridades y las poblaciones vivieron en la más alarmante intranquilidad. Hemos visto que el presidente Garro, engañado por los falsos informes que inspiraba el miedo, avisaba al virrey la presencia de naves enemigas cuando éstas no se habian dejado ver todavía en nuestros mares. Á fines de

la vela para el norte sin que nadie intentara perseguirlos. (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 203 á 209.)"

"Volvieron á las costas de Chile á renovar las provisiones, y desembarcando á mediados de marzo en el puerto del Guasco, cuyos habitantes se habían retirado al interior, cargaron 120 carneros, 80 cabras, 200 fanegas de trigo, y el agua fresca que podían necesitar en el resto del viaje. En seguida emprendieron la navegación hacia el norte para repetir sus correrías". (*Historia General de Chile*, tomo V, pág. 210.)

"Á mediados de febrero de 1684, cuando el gobernador acababa de despachar la correspondencia en que proponía al rey su plan para reducir á los indios, se esparcía una noticia que debió de producir en todo el reino la más viva alarma.

"Contábase que desde Concepción se habían visto pasar con rumbo al norte tres naves, "con la duda de si " eran cuatro, dice un documento de la época, porque " una vela que se descubrió en diferente paraje hacía " dudar si era de las tres ó diferente." La presencia de esos buques navegando en conserva en los solitarios mares de Chile y sin acercarse á la costa, hacía sospechar que fuesen enemigos.

"El presidente Garro se apresuró á despachar una embarcación el 18 de febrero para llevar el aviso al virrey del Perú, á fin de tener prevenida la escuadrilla que allí se había organizado por cuenta del rey. Aquella noticia, hija del miedo que inspiraban en América los terribles filibusteros, era falsa, sin embargo; pero por una rara coincidencia, en esos mismos días doblaba el cabo de Hornos una expedición pirática que debía sembrar la consternación en todas las costas del Pacífico.

"En efecto, á pesar de las providencias dictadas por el gobierno inglés y por sus delegados en las colonias para impedir las correrías de aquellos piratas, el mar de las Antillas seguía siendo teatro de sus depredaciones. Habiéndose reunido muchos de esos aventureros en las costas de la provincia inglesa de Virginia, en abril de 1683, para repartirse el botín cogido en sus últimas campañas, acordaron allí emprender una nueva campaña en los mares del sur, que algunos de ellos habían recorrido en 1680 y 1681, bajo las órdenes del capitán Sharp. Equiparon al efecto un buque de 18 cañones y se embarcaron en él unos setenta individuos, entre los cuales había algunos que debían conquistarse un alto renombre como marinos y como exploradores.

"El 23 de agosto de ese mismo año (1683) zarpaban de la bahía de Chesapeak llevando por jefe á John Cook, criollo inglés de la isla de San Cristobal, que en otras campañas se había distinguido por su audacia y por sus dotes para el mando.

"Desde los primeros días de su viaje los expedicionarios ejecutaron aquellos actos de piratería á que estaban acostumbrados. En las costas de África, cerca de Sierra Leona, se apoderaron de un excelente buque danés, y transbordaron á él sus ropas, sus armas y sus víveres así como lo que pudieron procurarse en aquellos lugares' prendieron fuego á la nave en que habían salido de Virginia, "para que no pudiese contar cuentos," esto es, hacer revelaciones. Despachados de estos afanes, á mediados de noviembre se hacían de nuevo á la vela para buscar la entrada al Océano Pacífico por el estrecho de Magallanes; pero cambiando luego de rumbo, doblaron el Cabo de Hornos el 14 de febrero de 1684, y de allí se dirigie-

marzo de 1684 se acercó al puerto de Valdivia un buque inglés que, en virtud del tratado de 1670 entre la Inglaterra y la España, pedía ser admitido en el puerto para renovar sus provisiones. Era el mismo que mandaba el capitán Swan, de que hemos hablado más tarde. Para justificar su presencia en estos mares, Swan contaba que había salido de Inglaterra con destino á las Indias orientales, pero que las tempestades le habían impedido doblar el cabo de Buena Esperanza, y que, arrojado á las costas de América por vientos contrarios, se había decidido á seguir su viaje por el estrecho de Magallanes y el Océano Pacífico. El gobernador de Valdivia, negándose á dar crédito á esta explicación evidentemente improbable, mandó tratar como enemigos á aquellos extranjeros y romper el fuego sobre los que intentaron acercarse á tierra. Swan, con pérdida de dos muertos y algunos heridos, se vió forzado á alejarse del puerto, y siguiendo su viaje al norte se reunió, á principios de octubre, en las costas del Perú con los filibusteros que mandaba Davis, y los acompañó en sus expediciones durante dieciocho meses.

»El alejamiento de los piratas de las costas de Chile no restableció, sin embargo, la confianza y la tranquilidad en este país. El virrey del Perú, recomendando sin cesar á sus autoridades las medidas de vigilancia y los aprestos de resistencia para el caso posible de un ataque, se resolvió á despachar en el mes de octubre el navío *San Juan de Dios* con el situado anual para el pago de las tropas. Ese buque salvó de caer en manos de los filibusteros, que se hallaban entonces en la América Central, pero le cupo una suerte más desastrosa todavía.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 230 á 232).

El gobernador Garro hizo despoblar en 1685 la isla de la Mocha para evitar que allí obtuvieran recursos los filibusteros; pero se equivocó, porque á mediados del año siguiente llegaron allí los piratas y se procuraron fácilmente algunos víveres.

"Las precauciones militares tomadas anteriormente, hacían creer que los piratas no podrían atacar con esperanzas de buen éxito los puertos principales del reino de Chile. Valparaíso, Concepción y Valdivia contaban con fortificaciones más ó menos respetables, y tenían tropas para su defensa y suficiente artillería. Pero la ciudad de la Serena, víctima de la agresión anterior de los filibusteros, no se hallaba en las mismas condiciones. Don Juan Henríquez primero, y en seguida don José de Garro, habían querido construír allí algún fuerte; pero la escasez de recursos y la necesidad de socorrer á los vecinos de esa ciudad, habían impedido la ejecución de esas obras, y por eso ambos gobernadores se habían limitado á enviar algunas armas y á disponer que se organizasen cuerpos de milicias para su defensa.

"Después del incendio de la mayor parte de la ciudad por la banda de Sharp en 1680, algunos de sus vecinos pensaron en trasladarse á otra parte para no verse expuestos á los peligros de nuevas agresiones. El cabildo de la Serena desplegó por entonces la más resuelta energía para evitar la despoblación. Uno de los regidores, el sargento mayor don Jerónimo Pizarro, ofreció hacer fabricar á sus expensas dos cañones pedreros para la defensa de la ciudad; y la corporación, viendo que algunos de sus pobladores comenzaban á trasladarse á otra parte, acordó que á nadie se le permitiera hacerlo si no obtenía una licencia expresa del gobernador del reino.

"El presidente Garro aprobó esta determinación, reprobando ásperamente el que antes se hubiera permitido á algunos de los vecinos abandonar el distrito de aquella ciudad, y anunciando que haría volver á él á los que lo hubiesen hecho ó intentasen hacerlo en adelante. La Serena comenzó á levantarse sobre sus ruinas, reparando algunos de sus edificios y construyendo otros nuevos.

"Pero en febrero de 1684, se anunció en todo el reino, como dijimos mas atrás, la reaparición de los piratas en los mares de Chile. Esta noticia produjo una grande alarma en aquella ciudad y su distrito, cuyos habitantes, temiendo ver repetirse los horrores de un nuevo incendio, comenzaron á retirarse hacia Santiago sin que nadie pudiera contenerlos. El gobernador mandó entonces que el jefe militar del distrito de Limarí, don Gaspar Caldera, impidiese, bajo cualquier pretexto, la emigración de las personas ó familias que abandonaban á la Serena. En cambio, tanto el gobernador como la real audiencia, encargaban al subdelegado ó corregidor del distrito de Coquimbo que reuniese y disciplinase las milicias provinciales para estar prevenidas contra cualquier ataque. El general don Francisco de Aguirre y Ribero, que entró á desempeñar este cargo en octubre de 1685, dispuso que todos los vecinos encomenderos, estantes y habitantes de la Serena, se armasen de su propia costa, que concurriesen á los ejercicios militares y prestasen desde luego los servicios de vigilancia que requería la situación, por cuanto, agregaba, "nos puede el enemigo coger " con descuido por falta de las centinelas y rondas de la " playa."

"La experiencia demostró que aquellas precauciones

no eran innecesarias. El capitán Davis, principal jefe de los filibusteros ingleses, había recibido, como contamos mas atrás, numerosos auxiliares que, pasando de las Antillas por el istmo de Darien, se le reunieron en la bahía de Panamá. Uno de éstos era el capitán Guillermo Knight que mandaba una banda de cuarenta ingleses y de once franceses. En compañía de ellos, Davis hizo muchas presas; y en los primeros meses de 1686 recorrió las costas del Perú desembarcando en algunos de sus puertos y haciendo en ellos un valioso botin. Á principios de mayo, se hallaban en los mares de Chile con una escuadrilla de tres buques, de los cuales uno sólo estaba provisto de artillería.

"El buque que mandaba el capitán Knight se acercó á la costa de Limarí. Allí desembarcaron unos cuantos aventureros y lograron recoger algunas provisiones y apresar á un mulato que podía servirles de guía en sus empresas ulteriores. Pocos días más tarde desembarcaban en el puerto de Tongoy; y penetrando confiadamente en los campos vecinos, recogieron algún ganado y otros bastimentos que se proponían embarcar en sus naves.

"Pero esta correría no pudo efectuarse con la celeridad conveniente, y dió tiempo para que el corregidor de Coquimbo tomase sus medidas para rechazar la agresión. Despachó para ello de la Serena un corto destacamento de gente de caballería mandado por don Pedro Cortés y Mendoza, y éste llegó á Tongoy cuando los piratas se disponían á reembarcarse. Trabóse allí un corto pero obstinado combate. Los invasores, á pesar de las desventajas de su situación y de su escaso número, se batieron resueltamente, y abandonando las cargas de

intentaron desembarcar alguna gente. Las milicias de tierra que mandaba el corregidor Aguirre, acudieron apresuradamente á defender el puerto y cambiaron algunos tiros con los invasores. Cuando la primera luz del día les permitió reconocer el terreno, desembarcaron éstos fácilmente; y arrollando la desordenada resistencia que se trató de oponerles, emprendieron la marcha para la Serena sin inquietarse por las emboscadas ni por las trincheras que habían formado los españoles, y penetraron en la ciudad sin más contratiempo que la pérdida de un hombre. Pero allí su situación se hizo sumamente difícil y peligrosa. Acosados por todas partes, sin conocer el terreno, y expuestos á los fuegos que se les dirigían de detrás de las paredes y edificios, los filibusteros se vieron forzados á encerrarse en la iglesia y convento de Santo Domingo, situados en uno de los ángulos de la plaza. Cada vez que intentaron salir de este sitio, fueron recibidos á balazos, y perdieron algunos de sus soldados. Después de más de treinta horas de esta lucha desigual, faltos de víveres y escasos de municiones, y convencidos, además de que aquella estéril resistencia no podía terminar sino por un sacrificio inevitable y desastroso, Davis y sus compañeros se determinaron á regresar á sus naves después de prender fuego al convento en que se habían asilado. Pero esta operación presentaba las más serias dificultades. En efecto, desde que los filibusteros emprendieron su marcha, se vieron perseguidos por la gente de la plaza que no cesaba de dirigir contra ellos el fuego de sus arcabuces y escopetas, y el de un pedrero ó cañoncito de montaña, que no debía, sin embargo, ser una arma formidable. Por impericia de sus perseguidores, en esa retirada Davis no perdió más que

cio, y sobre todo, que se obtuviese el consentimiento del mayor número de los vecinos y de las comunidades religiosas que tenían allí sus conventos, y que gozaban además de censos, capellanías y otras rentas impuestas sobre las propiedades urbanas. Reunido el vecindario el 23 de julio en cabildo abierto con asistencia de los prelados de las órdenes religiosas y del cura de la ciudad, se acordó la traslación de ésta "por los riesgos que traía el enemi- " go inglés que hay en la costa." Antes que esta medida recibiera la sanción del gobernador, ocurrieron graves sucesos que venían á hacerla innecesaria.

"Los filibusteros que mandaban los capitanes Davis y Knight, se habían reunido en la isla de Juan Fernández, donde, después de renovar sus provisiones, se habían ocupado en carenar sus buques sin ser inquietados por nadie. Satisfecho con el resultado obtenido en su reciente correría en las costas del Perú, el capitán Knight resolvió aquí regresar con su buque á las Antillas por vía del cabo de Hornos; mientras Davis, con una fragata provista de buena artillería y una barca mercante que había apresado en Pisco, quedaba preparándose para hacer una nueva campaña contra las posesiones españolas. Sesenta ingleses y veinte franceses se quedaron á su lado resueltos á acompañarlo en sus futuras empresas.

"El primer golpe de mano de esos aventureros fué dirigido contra la ciudad de la Serena, que algunos de ellos habían visitado seis años antes, y donde esperaban proveerse de víveres, y además recoger un botín de oro en polvo, que según se creía, era muy abundante en esa región. Antes del amanecer del 14 de septiembre (1686) los dos buques de Davis fondeaban en la espaciosa bahía de Coquimbo, y echando al agua algunas lanchas,

" cibimos la isla de la Mocha, que está á 38° 20' de la-
" titud meridional. La necesidad nos obligó á fondear
" allí á mediados de diciembre de 1686. Durante los
" cinco ó seis días que permanecimos allí, no nos faltó
" nada, porque había de todo en abundancia. El centro
" de la isla produce maíz, trigo, cebada y toda especie
" de frutos. Los indios tenían muchas casas provistas de
" aves domésticas; pero lo que había de más notable era
" una especie de oveja, que los habitantes llaman car-
" nero de la tierra (el guanaco). Nosotros matamos cua-
" renta y tres; y yo encontré en el estómago de uno trece
" piedras de bezoar (ó bezar), de diferentes figuras. Aun-
" que todas eran verdes cuando las saqué del estómago,
" con el tiempo tomaron color de ceniza.

" Salimos en seguida, agrega, de la Mocha hacia el
" continente, recorriendo la costa de Chile y enviando
" de vez en cuando á tierra nuestras chalupas, hasta que
" nos hallamos á la altura de Copiapó, donde desembar-
" camos para buscar el río que lleva el mismo nombre,
" porque nos faltaba el agua." El viajero que consigna estas noticias, describe con verdadero talento de naturalista aquella costa despoblada, seca y falta de verdura, donde no pudieron siquiera renovar su provisión de agua para seguir su viaje á los mares del Perú." *(Historia General de Chile*, tomo V, págs. 235 á 243).

"Á fines de 1687 regresó Davis al Atlántico por la vía del Cabo de Hornos.

"Áquella fué la última campaña de los filibusteros en el Pacífico. Los que habian quedado en las costas del norte del virreinato del Perú, abandonaban en esa misma época este mar, y cruzando el istmo de Darien, regresaban á las Antillas. Los gobiernos de Francia y de In-

dos hombres, y consiguió volver á sus naves con el resto de su gente; pero dejaba en tierra ocho muertos, y "un " prisionero que por estar mal herido en la cabeza, dice " el presidente Garro, murió sin haber podido hablar, ni " que de él se tomase lengua ni noticia alguna." Los filibusteros se mantuvieron en el puerto algunos días más sin intentar un nuevo desembarco.

"Aquel combate de tan escasa importancia, fué celebrado en todo el reino como una gran victoria de las armas españolas; tan raros eran por entonces los triunfos que éstas alcanzaban en Europa y en América. El presidente Garro, desde el primer aviso de haberse visto al enemigo en la costa de Coquimbo, se había transladado á Valparaíso á disponer la defensa de este puerto, convocando para ello las milicias de Santiago. Desde allí dió orden de que se hiciesen fiestas públicas y de que se cantaran misas en acción de gracias para celebrar ese triunfo que, según él, debía hacer revivir el espíritu marcial de las poblaciones, tan abatido y quebrantado después de tantos contrastes."

"Á pesar de todo, inspirándole siempre los piratas un gran miedo, dispuso que las naves que hacían el comercio en estas costas, no salieran de los puertos fortificados mientras hubiera el menor peligro de que se encontraran con el enemigo. Estas precauciones que, como debe cemprenderse, ocasionaban una gran perturbación industrial, fueron, sin embargo, causa de que los piratas no hicieran ninguna presa de valor en los mares de Chile.

"En efecto, Davis y sus compañeros llegaron hasta la latitud de 39 grados sin encontrar un solo buque. "En " esta ocasión, dice uno de ellos, el cirujano Wafer, per-

bien los combates que aquí empeñaron fueron de muy escasa importancia. Pero su presencia en nuestros mares produjo una perturbación trascendental. El comercio estuvo paralizado, la agricultura sufrió las consecuencias de la dificultad para la exportación de sus escasos productos, y el ejército mismo estuvo mucho tiempo sin recibir paga por el retardo que se ponía en el envío del situado. El presidente Garro, para obviar este inconveniente, así como para evitar el peligro de naufragio de la nave que traía el dinero del Perú, solicitó del rey que en adelante se enviara el situado directamente de Potosí por los largos y penosos caminos de tierra, y así lo dispuso Carlos II por cédula de 16 de enero de 1687. Pero este arbitrio ofrecía más inconvenientes que ventajas, y fué preciso abandonarlo antes de mucho tiempo. La administración de don José de Garro, que no pudo emprender operaciones de mediana importancia contra los indios araucanos, y cuyo gobierno interior apenas pudo consagrar algún tiempo á las constantes dificultades con los oidores, ó á fomentar el desarrollo de las órdenes monásticas, por las cuales el gobernador mostraba gran veneración, pasó constantemente preocupado con los temores que inspiraban los filibusteros, y preparando los medios de defensa de que podia disponer. Aún después de la retirada de éstos de las costas del Pacífico, bastaba el solo anuncio de la presencia de un buque extranjero para renovar la alarma y para que se repitieran las órdenes de tratarlo como enemigo. Vamos á ver hasta dónde se llevaba el empeño que el rey de España ponía en segregar á sus colonias de toda comunicación con los extranjeros.

"En 1689 la Europa estaba envuelta en una guerra

glaterra, obedeciendo á móviles diferentes, estaban empeñados en poner término á esas piraterías, ó á lo menos, á reprimirlas y hacer servir la actividad de aquellos aventureros en empresas de la corona. Así, si los filibusteros, propiamente dichos, no volvieron á aparecer en nuestras costas, los corsarios de Francia y de Inglaterra, puestos en armas por las guerras europeas á fines de ese siglo y á principios del siguiente, mantuvieron todavía por algunos años más la alarma y la inquietud en las colonias españolas y llevaron á cabo operaciones no menos desastrosas para éstas. El virrey del Perú, duque de la Palata, tipo gráfico de la superstición y de las ideas españolas de la época, veía en esos sucesos, nó la demostración de la decadencia de la monarquía y del abatimiento de su poder, sino un castigo evidente del cielo. "Desde el año " de 1684, que se descubrieron en este mar los piratas, " escribía ese alto funcionario, se fué reconociendo la " mano de Dios, declarada en el castigo de nuestras cul- " pas, porque no intentaron hostilidad en las costas que " no la consiguiesen, favorecidos por los elementos." El virrey en Lima, el presidente Garro en Chile, y los otros gobernadores en las demás provincias, mandaban hacer novenas, rogativas y procesiones, para alcanzar la protección del cielo en aquella lucha en que estaban empeñados, sin que la no interrumpida repetición de los desastres les hiciera comprender la ineficacia de tales medios para destruir á aquel puñado de audaces y turbulentos aventureros.

"El reino de Chile particularmente, no sufrió ningún contraste en esta segunda invasión de los filibusteros. Aún podría decirse que sólo en sus costas fueron éstos rechazados cada vez que intentaron bajar á tierra, si

isla de la Mocha el 10 de junio, la halló despoblada. " Veíanse algunos caballos y perros y las ruinas de dos " aldeas desiertas; los nabos crecían en abundancia en " los campos." Catorce días después, el 24 de junio, se presentaba delante del puerto de Valdivia. Allí fué recibido á cañonazos por los fuertes de la plaza. Fué inútil que Strong enviara un bote con bandera de parlamento porque no se le permitió acercarse á tierra. Obligado á darse nuevamente á la vela, arribó pocos días más tarde al puerto de Coquimbo. Dirigiéndose por escrito al corregidor de la Serena, Strong le representó sus propósitos pacíficos respecto de la España y le pidió los víveres necesarios para continuar su viaje. El corregidor que no se creía autorizado para resolver en este negocio, remitió á Santiago la nota del capitán Strong, y se limitó á pedir órdenes al gobierno superior del reino.

"En nuestros días parece casi inconcebible que el arribo á las costas de Chile de un buque extranjero que se presentaba en són de amigo y con patente auténtica emanada de un gobierno que se hallaba en las mejores relaciones con España, diera lugar á estas inquietudes; pero los gobernadores y sus subalternos tenían que someterse invariablemente á las prescripciones de ese sistema de exclusivismo y de desconfianza que la metrópoli había implantado en la administración de sus colonias. El Presidente Garro, dando á este hecho toda la importancia que se le atribuía bajo aquel régimen, convocó una junta á que asistieron los oidores de la audiencia y el obispo de Santiago, y allí se trató lo que debía hacerse en esas circunstancias. Leyóse una real cédula que acababa de llegar á Chile y que tenía la fecha de 24 de junio de 1689. Por ella, el rey hacía saber á sus go-

colosal. Preparada ésta por la famosa liga de Ausburgo para poner un dique á la ambición de Luis XIV de Francia, la España, que tantas ofensas había recibido de este soberano, tuvo que tomar en ella una parte principal. La Inglaterra, agredida igualmente por el monarca francés, que pretendía restaurar en el trono al último de los reyes de la casa de Estuardo, entró también en la guerra llevando el valioso contingente de su poder naval. Aquella lucha había convertido, puede decirse así, en aliadas, á la España y la Inglaterra. Algunos mercaderes de Londres creyeron que la ocasión era propicia para enviar una nave á los mares de América que á la vez que hiciese el corso contra los buques franceses, entablase comercio con las colonias españolas. Un buque armado de buena artillería, tripulado por noventa hombres y provisto de un valioso cargamento de telas, armas y ferretería, salió con este objeto de Plymouth en Strong. Llevaba una patente del almirantazgo inglés, pero se omitió solicitar permiso del gabinete de Madrid para negociar en los puertos de América, creyéndose, sin duda, que el estado de las relaciones de ambos gobiernos, y las bases del tratado de 1670, que la Inglaterra manifestó siempre querer cumplir á pesar de las expediciones de los filibusteros, hacían innecesario ese permiso.

"El arribo de esa nave á los mares del sur iba á despertar las inquietudes y á producir serias complicaciones. Strong penetró en el Estrecho de Magallanes el 12 de febrero de 1690 (viejo estilo), y después de un retardo de mas de tres meses, producido, sin duda, por la falta de viento, desembocaba en el Pacífico el 23 de mayo, y se dirigía á las costas de Chile. Al llegar á la

nuevas piraterías. Á esos infelices les esperaban nuevas y quizás más duras penalidades que aquellas porque acababan de pasar.

"En efecto, el capitán Strong no quiso salir del Pacífico sin intentar otra vez fortuna en las costas de Chile, sin duda para negociar sus mercaderías. El 10 de noviembre (el 20 según los españoles), hallándose á la entrada del Bibío, envió un bote á tierra, pero á causa del estado del mar, éste no pudo pasar la barra del río. Al día siguiente, el mar estaba menos agitado y el bote penetro en el río. Por encargo de Strong, los tripulantes del bote pretendieron pasar en tierra por holandeses, persuadidos, sin fundamento, de que así serían mejor tratados. Los pobladores de ese lugar que se acercaron á los extranjeros, les manifestaron que no podían tener trato alguno con ellos sin previo permiso del corregidor de Concepcion. El siguiente día (12 de noviembre) envió Strong á su segundo con una carta para ese funcionario. Cuando su gente pisó tierra, fué asaltado por los españoles. Once hombres, y entre ellos los filibusteros recogidos en Juan Fernández, fueron hechos prisioneros; pero tres escaparon en el bote y regresaron á su buque. No pudiendo hacer otra cosa, el capitán Strong envió una carta á tierra en que exigía que esos individuos fueran tratados con la consideración debida á los súbditos de una nación amiga de la España, y hacía responsable á las autoridades de Concepción de cualquier maltratamiento que se les diera. Temiendo que su emisario fuera también reducido á prisión, el capitán inglés dispuso que esa carta fuera dejada en una roca á la vista de los españoles. No recibiendo contestación alguna, Strong se hizo de nuevo á la vela. El 5 de diciembre penetraba en

bernadores de América el cambio de soberano que una revolución reciente había producido en Inglaterra, manifestaba el pié de amistad en que se hallaba con el nuevo monarca (Guillermo III de Orange,) y encargaba que se diera buena acogida en los puertos de sus dominios á los buques ingleses que llevaran patente de este monarca, pero que no admitieran á los que navegaban en nombre de Jacobo II, el rey desposeído del trono por aquella revolución. En vista de esta real cédula el Presidente Garro y sus consejeros acordaron en consentir que, dándose préviamente rehenes por una y otra parte, el corregidor de Coquimbo suministrase víveres para quince días al capitán Strong, bajo la condición precisa de que éste pasara á Valparaíso á exhibir la patente real que autorizaba su viaje.

"Vencidas estas contrariedades, Strong continuó su viaje por las costas del Perú. En todos los puertos era rechazado por las autoridades legales, pero en Tumbes entró en trato con algunos españoles á quienes vendió por contrabando una parte de las mercaderías que traía de Europa. Más al norte todavía, en la punta de Santa Elena, Strong estuvo empeñado sin el menor fruto en buscar en el fondo del mar los restos de un buque de que se contaba que había naufragado con un rico tesoro. Perdida toda esperanza de hallarlo, y habiendo vendido por contrabando otra parte de su carga, Strong dió la vuelta al Sur, y á mediados de octubre arribaba á la isla de Juan Fernández. Allí recogió en su buque á los filibusteros ingleses que después de acompañar al capitán Davis en la campaña que hemos contado más atrás y de perder al juego sus ganancias, habían preferido quedarse en la isla con la esperanza de rehacer su fortuna en

nuevas piraterías. Á esos infelices les esperaban nuevas y quizás más duras penalidades que aquellas porque acababan de pasar.

"En efecto, el capitán Strong no quiso salir del Pacífico sin intentar otra vez fortuna en las costas de Chile, sin duda para negociar sus mercaderías. El 10 de noviembre (el 20 según los españoles), hallándose á la entrada del Bibío, envió un bote á tierra, pero á causa del estado del mar, éste no pudo pasar la barra del río. Al día siguiente, el mar estaba menos agitado y el bote penetro en el río. Por encargo de Strong, los tripulantes del bote pretendieron pasar en tierra por holandeses, persuadidos, sin fundamento, de que así serían mejor tratados. Los pobladores de ese lugar que se acercaron á los extranjeros, les manifestaron que no podían tener trato alguno con ellos sin previo permiso del corregidor de Concepcion. El siguiente día (12 de noviembre) envió Strong á su segundo con una carta para ese funcionario. Cuando su gente pisó tierra, fué asaltado por los españoles. Once hombres, y entre ellos los filibusteros recogidos en Juan Fernández, fueron hechos prisioneros; pero tres escaparon en el bote y regresaron á su buque. No pudiendo hacer otra cosa, el capitán Strong envió una carta á tierra en que exigía que esos individuos fueran tratados con la consideración debida á los súbditos de una nación amiga de la España, y hacía responsable á las autoridades de Concepción de cualquier maltratamiento que se les diera. Temiendo que su emisario fuera tambien reducido á prisión, el capitán inglés dispuso que esa carta fuera dejada en una roca á la vista de los españoles. No recibiendo contestación alguna, Strong se hizo de nuevo á la vela. El 5 de diciembre penetraba en

el Estrecho de Magallanes, salía de él por su boca oriental siete días más tarde, y llegaba á Inglaterra en junio de 1691. Aunque en los últimos días de su viaje apresó dos buques franceses, y aunque ambos fueron vendidos á beneficio de los armadores de la expedición, el resultado definitivo de ésta dejó una pérdida considerable.

"El presidente Garro se hallaba en Santiago preparándose para entregar el mando á su sucesor, á quien creía próximo á llegar á Chile, cuando ocurrieron en Concepción estos sucesos. No cabe duda, sin embargo, que la prisión de los marineros ingleses del buque del capitán Strong fué ejecutada en virtud de órdenes superiores. El conde de la Monclova, que en 15 de agosto de 1869 tomó el mando del virreinato del Perú, había desaprobado la conducta del gobernador de Chile por haber suministrado víveres á los ingleses, creyendo que la cédula invocada al efecto no regia con los puertos del mar del Sur.

" Llevado este negocio al conocimiento del rey, se tramitó en el Consejo de Indias un largo expediente, y al fin, dos años después, se dió una solución con la firma de Carlos II, que refleja la idea que los soberbios monarcas de España se habían formado de la extensión de sus dominios y del carácter de sus derechos sobre las tierras y los mares. "Conforme á lo capitulado en este " tratado (el de 1670), decía la real cédula de 25 de no" viembre de 1692, se reconoce que sólo pueden arribar " á los puertos del mar del Norte (el Atlántico) y ser " admitidos en ellos los bajeles de Inglaterra, como " rumbo para la navegacion á sus territorios y poblacio" nes, pero no en los del Sur (el Pacífico), donde no tie" nen ninguno ni derecho para adquirirle ni poseerle.

grave determinó al gobernador Marín de Poveda á emprender la persecución de esos obstinados y cautelosos enemigos.

"El 27 de enero de 1694 se dejó ver á la entrada de la bahía de Concepción una nave sospechosa. Dentro del puerto se hallaba otro buque español llamado el *Santo Cristo*, cuyo capitán y propietario Juan Güemes Calderón fué enviado á reconocerlo; pero sin acercarse á él, volvió asegurando que ese buque debía ser una nave española que se esperaba de Chiloé. Sin embargo, en esa misma noche, los piratas se apoderaron por sorpresa del buque español. "El 29 de enero por la mañana se " descubrió haberse llevado el navío *Santo Cristo*, y se " calificó la sospecha de que era de piratas el que se " había puesto á la vista del puerto. Ambos navíos pa- " recieron juntos, arrimados á la isla de la Quiriquina." El capitán Güemes Calderón salió en una lancha á tratar con el jefe pirata del rescate de su nave, y obtuvo de éste la promesa de que se la devolvería si antes de dos días le entregaba seis mil pesos en dinero, cien botijas de vino y veinticinco de aguardiente. Por lo demás, el enemigo se mostró tan avenible, que inmediatamente puso en libertad á todos los tripulantes del buque apresado, reteniendo sólo al contramaestre.

"Hallábase en Concepción el gobernador Marín de Poveda, y en el acto tomó una resolución decisiva. "Pa- " recióme que era conveniente quebrantar la osadía del " pirata, refiere él mismo, y que á este intento se dispu- " siese alguna gente que fuera á apresar el bajel enemigo " y á recuperar la presa. Aunque la falta de embarcacio- " nes y el corto plazo que había dado para el rescate, " hacía difícil la ejecución, formé junta de guerra de

eran exclusivamente piráticas sino que también ejercían el comercio de contrabando.

"Las expediciones más ó menos organizadas de los filibusteros, habían abandonado el Pacífico desde 1687; pero la fama de los beneficios alcanzados por ellos y la mayor facilidad con que entonces se hacían esos viajes merced á los grandes progresos de la navegación y de la geografía, comenzaron á traer á estos mares algunos buques ingleses ó franceses que viajaban sin patente y sin permiso, y que, por esto mismo, se sustraían á todo trato con las autoridades establecidas. Mitad contrabandistas, mitad piratas, los aventureros que montaban esos buques se acercaban á los puntos de la costa en que podían vender sus mercaderías ó renovar sus provisiones, y se apropiaban la carga de los barcos que hallaban en su camino é imponían á éstos un fuerte rescate para dejarlos en libertad. Estas expediciones fraudulentas no dejaban más huellas que el recuerdo de sus depredaciones; pero no se publicaban y probablemente ni siquiera se escribían los diarios de sus navegaciones y correrías; y, por tanto, la historia no puede individualizarlas ni señalar los nombres de sus jefes, y tienen que limitarse á indicar sólo algunos hechos aislados para explicar aquella situación anómala del comercio de estos países creada por el sistema de exclusivismo implantado por la España á sus colonias. En abril de 1692, se acercó á las costas del Guasco, un buque pirata, echó á tierra alguna gente y, sin duda, recogió las provisiones que necesitaba. El aviso de este hecho trasmitido á Santiago por el corregidor de Coquimbo, debió producir nuevamente la confusión de todo el reino; pero pasaron dos años sin que se repitiesen las alarmas, hasta que otro suceso más

grave determinó al gobernador Marín de Poveda á emprender la persecución de esos obstinados y cautelosos enemigos.

«El 17 de enero de 1694 se dejó ver á la entrada de la bahía de Concepción una nave sospechosa. Dentro del puerto se hallaba otro buque español llamado el Santo Cristo, cuyo capitán y propietario Juan Güemes Calderón fué enviado á reconocerlo: pero sin acercarse á él, volvió asegurando que ese buque debía ser una nave española que se esperaba de Chiloé. Sin embargo, en esa misma noche los piratas se apoderaron por sorpresa del buque español. ... de enero por la mañana se ... nave Santo Cristo, y se ... de piratas el que se ... Ambos navíos pa... de la Quiriquina.»

... una lancha á tra... nave, y obtuvo de ... si antes de dos ... cien botijas de ... lo demás, el ene... inmediatamente puso ... del buque apresado, ...

... gobernador Marín de ... decisiva. «Pa... osadía del ... se dispu... bajel enemigo ... de embarcacio... para el rescate, ... junta de guerra de

" personas prácticas, y con lo que en ella se resolvió, me " dediqué con grande vigilancia al apresto de tres barcas con cincuenta hombres y tres pedreros de bronce. " El día 30 de enero, luego que anocheció, los despaché " á esta función. Llegaron navegando con todo secreto " hasta ser sentidos de los centinelas del enemigo, y entonces dieron carga cerrada, y estuvieron batallando " por avanzar al bajel del enemigo, el cual, habiendo " hecho sus diligencias por avanzar sobre las barcas, no " pudiéndolo conseguir, se fué retirando; y reconociendo los nuestros que no le podían dar alcance, cargaron " sobre el navío *Santo Cristo* y le ocuparon, recuperando " la presa. Desde él se estuvieron cañoneando con los " mosquetes y arcabuces más de una hora el uno al otro; " y el enemigo trató de retirarse. Luego que llegó el " día, se vieron ambos bajeles en la boca del puerto, y " el nuestro siguió al del enemigo con grande denuedo, " y por embarazar el alcance, el enemigo echó al agua " al contramaestre que tenía prisionero, y se procuró " sacarlo salvo, con que tuvo tiempo, mientras esto se " ejecutaba, de ponerse en mayor distancia. Aunque " nuestro bajel continuó su seguimiento, no pudo empeñarse más por no llevar mantenimientos algunos, y " quedar expuesto á que la insconstancia de los vientos, " saliendo el mar afuera, lo pusiese en términos de no " poder volver con la brevedad necesaria al mismo " puerto."

"Este combate revelaba claramente que los piratas tenían muy escasas fuerzas de que disponer, y que, á pesar de su audacia al recorrer estos mares, eran enemigos poco peligrosos. Sin embargo, se supo que en la costa de Arica habían hecho poco antes algunas presas de va-

concluyeron, sin embargo, aquellas excursiones piráticas, puesto que en 1709 ya venía otra en camino.

«El 28 de abril, cuando apenas hacía dos meses que estaba ejerciendo el gobierno, recibía Ustáriz una real cédula fechada en Madrid, precisamente el mismo día del año anterior, en que se le comunicaban noticias de la mayor gravedad. Decíale el rey que algunos lores ingleses habían organizado en Londres una escuadra de siete grandes buques, y que ésta quedaba preparándose para salir con destino al mar del Sur, bajo el mando de un antiguo filibustero de mucho renombre llamado Dampier. En consecuencia, el soberano mandaba á los gobernadores de estas provincias que tomasen todas las medidas convenientes para estar prevenidos contra la agresión.

«Indescriptible fué la alarma que esta noticia produjo en Chile y el Perú. Desde julio de 1707 estaba gobernado este virreinato por el marqués de Castell dos Rius, caballero catalán de alta nobleza, pero sumamente pobre, que había solicitado ese puesto, como Ustáriz solicitó el de gobernador de Chile, para enriquecerse. Venciendo dificultades que parecían insuperables, la mayor de las cuales era la escasez de fondos, desde que el gobierno español no cesaba de pedir que se le hicieran las remesas de dinero más crecidas que fuera posible reunir, el virrey consiguió equipar una escuadra de cinco naves para combatir á los corsarios. En Chile, el presidente Ustáriz publicó un bando el 18 de mayo por el cual ordenaba «que todos los vecinos de esta ciudad (Santiago) » se pusieran en traje militar y se abriesen los cuarteles » de gente miliciana.» Durante algunos meses, todos los pobladores de la capital anduvieron armados como si se

Perú.» *(Historia General de Chile*, tomo V, págs. 268 á 271.)

El buque pirata naufragó después en el Estrecho de Magallanes.

«Este desenlace de las operaciones de aquellos piratas debió haber restablecido la tranquilidad en las costas de Chile; pero antes de un año comenzaron á llegar de Lima y de Buenos Aires noticias mucho más alarmantes todavía. La España, en guerra contra la Francia, sufría en todas partes las más desastrosas derrotas. La postración de la metrópoli, la miseria del pueblo, la angustiada situación de su tesoro y el desgobierno general, anunciaban una catástrofe inevitable que casi no era posible dejar de divisar. La España no podía defender sus puertos y sus plazas fuertes que eran bombardeados ó tenían que rendirse á sus enemigos, y menos podía enviar á sus colonias los socorros necesarios para ponerlas á cubierto de las agresiones exteriores. Mientras tanto, se anunciaba que en Francia se hacían aprestos navales contra las posesiones españolas de América. Por cédula de 18 de agosto de 1695, el mismo rey Carlos II comunicaba el próximo arribo á estos países de dos formidables expediciones francesas, la una destinada á Tierra Firme y la otra á las costas occidentales del virreinato del Perú, ordenando lo que los gobernadores de estos países debían hacer para estar prevenidos contra este peligro.» *(Historia General de Chile*, tomo V, págs. 272 y 273.)

Esta expedición, sin embargo, se frustró y no alcanzó á llegar al Pacífico. Aquel fué el último proyecto de hostilizar el comercio de Chile en ese siglo desgraciadísimo para este país. Con la terminación del siglo no

"En su viaje, los expedicionarios no tuvieron que experimentar contrariedades de ningún género. Doblaron el cabo de Hornos con toda felicidad; y el 31 de enero de 1709 estuvieron á la vista de la isla de Juan Fernández, que, como sabemos, era el refugio frecuente de los corsarios que querían renovar algunas de sus provisiones. En la noche, los corsarios distinguieron un fuego encendido en tierra, lo que les hizo creer que los españoles habían puesto una guarnición en la isla, ó que se encontraban allí cerca algunos buques franceses contra los cuales sería menester empeñar combate. Después de una primera exploración intentada en la noche sin resultado alguno, el capitán Dover, seguido de Rogers, se adelantó el 2 de febrero en una chalupa con seis hombres armados á hacer un reconocimiento. "La chalupa volvió " poco después de tierra, escribe el capitán Rogers, tra- " yendo una gran cantidad de langostas y un hombre " vestido de pieles de cabra, más salvaje en apariencias " que los mismos animales que había despojado. Era " un escocés llamado Alejandro Selkirk, que había sido " contramaestre en uno de los buques del corso anterior, " y á quien el capitán Stradling había abandonado en " esta isla hacía cuatro años y cuatro meses. El capitán " Dampier, que había hecho esa expedición, me dijo " que era el mejor hombre que hubiese en ese buque, " de suerte que yo lo empeñé á servirme de contramaes- " tre. Este buen escocés, á la vista de nuestras naves, " que tomó por inglesas, encendió el fuego que nosotros " habíamos visto en la isla. Anteriormente había visto " pasar algunos otros buques; pero sólo dos de ellos fon- " dearon en la isla. Ignorando á qué nación pertenecían, " se acercó á la playa para reconocerlos; pero algunos es-

" pañoles que habían bajado á tierra, tan pronto como lo
" percibieron, hicieron fuego sobre él, y lo persiguieron
" hasta los bosques, donde Selkirk se subió á un árbol,
" y no fué descubierto por más que los españoles ron-
" dasen por los alrededores, y que á la vista de aquél
" matasen algunas cabras. Nos confesó que habría pre-
" ferido entregarse á los franceses, si algún buque de
" esa nación hubiera llegado á la isla, ó exponerse á
" morir en ella, antes que caer en manos de los españo-
" les, que no habrían dejado de matarlo ó de condenarlo
" á las minas para que no sirviera á los extranjeros, diri-
" giéndolos en la navegación del mar del Sur. Nos contó
" también que había nacido en Largo, en la provincia
" de Fife, en Escocia; que habia servido en la marina
" desde su niñez; que fué dejado en esta isla por el capitán
" Stradling á consecuencia de una disputa que tuvo con
" él; que prefirió quedarse allí antes que exponerse á
" nuevos disgustos, además de que el buque se hallaba
" en mal estado; que, habiéndolo meditado mejor, quiso
" desistir de este pensamiento, pero que el capitán no
" lo consintió." Selkirk contaba, además, que él había estado antes en esa isla, en marzo de 1704, con Dampier; pero que obligados los corsarios á abandonarla á la vista de dos bnques franceses, dejaron en tierra dos hombres, á los cuales recogió el capitán Stradling seis meses después, cuando lo hizo bajar á tierra (octubre de 1704)." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 496 á 300.)

"Habiendo renovado algunas de sus provisiones en Juan Fernández, los corsarios ingleses abandonaron esta isla el 14 de febrero y se dirigieron á las costas del Perú. Después de apresar algunos buques, se presentaron en abril delante de Guayaquil, y apoderándose de

concluyeron, sin embargo, aquellas excursiones piráticas, puesto que en 1709 ya venía otra en camino.

"El 28 de abril, cuando apenas hacía dos meses que estaba ejerciendo el gobierno, recibía Ustáriz una real cédula fechada en Madrid, precisamente el mismo día del año anterior, en que se le comunicaban noticias de la mayor gravedad. Decíale el rey que algunos lores ingleses habían organizado en Londres una escuadra de siete grandes buques, y que ésta quedaba preparándose para salir con destino al mar del Sur, bajo el mando de un antiguo filibustero de mucho renombre llamado Dampier. En consecuencia, el soberano mandaba á los gobernadores de estas provincias que tomasen todas las medidas convenientes para estar prevenidos contra la agresión.

"Indescriptible fué la alarma que esta noticia produjo en Chile y el Perú. Desde julio de 1707 estaba gobernado este virreinato por el marqués de Castell dos Rius, caballero catalán de alta nobleza, pero sumamente pobre, que había solicitado ese puesto, como Ustáriz solicitó el de gobernador de Chile, para enriquecerse. Venciendo dificultades que parecían insuperables, la mayor de las cuales era la escasez de fondos, desde que el gobierno español no cesaba de pedir que se le hicieran las remesas de dinero más crecidas que fuera posible reunir, el virrey consiguió equipar una escuadra de cinco naves para combatir á los corsarios. En Chile, el presidente Ustáriz publicó un bando el 18 de mayo por el cual ordenaba "que todos los vecinos de esta ciudad (Santiago) " se pusieran en traje militar y se abriesen los cuarteles " de gente miliciana." Durante algunos meses, todos los pobladores de la capital anduvieron armados como si se

viviera en una plaza amenazada por el enemigo; y el mismo presidente, que nunca había sido soldado, vistió la casaca militar que no se quitaba ni aun en las fiestas religiosas y civiles. El empleo de ese traje en una función de iglesia, contrario, según parece, á las ceremoniosas etiquetas á que eran tan apegados los funcionarios españoles, dió lugar á una reñida cuestión con los oidores.

"Mientras tanto, la escuadrilla de los corsarios ingleses, mucho menos formidable de lo que se anunciaba, había andado más aprisa que los avisos partidos de España, y burló felizmente todos los preparativos que se hacían en América para combatirla. Constaba sólo de dos buques, armados uno de treinta cañones y otro de veintiséis, y tripulados entre ambos por trescientos treinta y cuatro hombres. Había sido organizada en Brístol á expensas de algunos comerciantes de la ciudad, interesados en los beneficios de la expedición y puesta bajo el mando del capitán Woodes Rogers, marino de poco nombre todavía, pero de grandes dotes para una empresa de esa clase. El célebre Guillermo Dampier, que se hallaba en Inglaterra después de su última expedición al Pacífico (en 1703 y en 1704), y que en esa campaña había demostrado una vez más sus grandes cualidades de marino, así como su incapacidad para el mando, fué alistado como primer piloto de la expedición. Terminados sus aprestos en el mes de agosto, pasaron al puerto de Cork en Irlanda, á completar sus tripulaciones, y desde allí se hicieron á la vela el 1.º de septiembre (viejo estilo) de 1708. Se recordará que cuatro meses antes (á fines de abril) había partido el aviso de España para que los gobernadores de América se prepararan para la defensa.

«En su viaje, los expedicionarios no tuvieron que experimentar contrariedades de ningún género. Doblaron el cabo de Hornos con toda felicidad; y el 31 de enero de 1709 estuvieron á la vista de la isla de Juan Fernández, que, como sabemos, era el refugio frecuente de los corsarios que querían renovar algunas de sus provisiones En la noche, los corsarios distinguieron un fuego encendido en tierra, lo que les hizo creer que los españoles habían puesto una guarnición en la isla, ó que se encontraban allí cerca algunos buques franceses contra los cuales sería menester empeñar combate. Después de una primera exploración intentada en la noche sin resultado alguno, el capitán Dover, seguido de Rogers, se adelantó el 2 de febrero en una chalupa con seis hombres armados á hacer un reconocimiento. «La chalupa volvió « poco después de tierra, escribe el capitán Rogers, tra« yendo una gran cantidad de langostas y un hombre « vestido de pieles de cabra, más salvaje en apariencias « que los mismos animales que había despojado. Era « un escocés llamado Alejandro Selkirk, que había sido « contramaestre en uno de los buques del corso anterior, « y á quien el capitán Stradling había abandonado en « esta isla hacía cuatro años y cuatro meses. El capitán « Dampier, que había hecho esa expedición, me dijo « que era el mejor hombre que hubiese en ese buque, « de suerte que yo lo empeñé á servirme de contramaes« tre. Este buen escocés, á la vista de nuestras naves, « que tomó por inglesas, encendió el fuego que nosotros « habíamos visto en la isla. Anteriormente había visto « pasar algunos otros buques; pero sólo dos de ellos fon« dearon en la isla. Ignorando á qué nación pertenecían, « se acercó á la playa para reconocerlos; pero algunos es-

" pañoles que habían bajado á tierra, tan pronto como lo
" percibieron, hicieron fuego sobre él, y lo persiguieron
" hasta los bosques, donde Selkirk se subió á un árbol,
" y no fué descubierto por más que los españoles ron-
" dasen por los alrededores, y que á la vista de aquél
" matasen algunas cabras. Nos confesó que habría pre-
" ferido entregarse á los franceses, si algún buque de
" esa nación hubiera llegado á la isla, ó exponerse á
" morir en ella, antes que caer en manos de los españo-
" les, que no habrían dejado de matarlo ó de condenarlo
" á las minas para que no sirviera á los extranjeros, diri-
" giéndolos en la navegación del mar del Sur. Nos contó
" también que había nacido en Largo, en la provincia
" de Fife, en Escocia; que había servido en la marina
" desde su niñez; que fué dejado en esta isla por el capitán
" Stradling á consecuencia de una disputa que tuvo con
" él; que prefirió quedarse allí antes que exponerse á
" nuevos disgustos, además de que el buque se hallaba
" en mal estado; que, habiéndolo meditado mejor, quiso
" desistir de este pensamiento, pero que el capitán no
" lo consintió." Selkirk contaba, además, que él había estado antes en esa isla, en marzo de 1704, con Dampier; pero que obligados los corsarios á abandonarla á la vista de dos bnques franceses, dejaron en tierra dos hombres, á los cuales recogió el capitán Stradling seis meses después, cuando lo hizo bajar á tierra (octubre de 1704)." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 496 á 300.)

"Habiendo renovado algunas de sus provisiones en Juan Fernández, los corsarios ingleses abandonaron esta isla el 14 de febrero y se dirigieron á las costas del Perú. Después de apresar algunos buques, se presentaron en abril delante de Guayaquil, y apoderándose de

esta plaza, obtuvieron, junto con las provisiones que necesitaban, un valioso rescate en dinero que se les pagó puntualmente para libertar la ciudad de que fuese quemada. Rogers continuó todavía su corso en las costas de Nueva España, y, dirigiéndose en seguida á los mares de Asia para hostilizar á los españoles, regresaba con toda felicidad á Inglaterra el 14 de octubre de 1711. La escuadra del virrey del Perú que salió en busca de los corsarios, regresó al Callao sin haberlos visto, lo que no impidió que entonces se contara con la más petulante fanfarronería, que había bastado su presencia para que aquéllos abandonasen apresuradamente esas costas, en cuyo comercio habían hecho los daños más desastrosos.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 502 y 503.)

Á los pocos años apareció otra expedición.

«Habiendo hecho un segundo viaje á Concepción en la primavera siguiente (noviembre de 1719), Cano de Aponte pudo convencerse de que los anuncios de expediciones enemigas en nuestras costas no eran temores quiméricos. En efecto, en 1718 algunos comerciantes ingleses prepararon una expedición corsaria para venir á hostilizar el comercio español en el Pacífico. En esos momentos, la Inglaterra estaba en paz con España; pero esta última se hallaba en guerra con el Austria, á la cual pretendía arrebatar las posesiones de Italia que se había visto obligada á cederle por los últimos tratados. Los negociantes ingleses organizadores de aquella empresa contra las colonias españolas, solicitaron del emperador las patentes de corso para salir al mar; pero mientras se hacían estos aprestos, la Inglaterra, signataria de los tratados de 1714, se halló comprometida en

la guerra contra España (diciembre de 1718) y, en consecuencia, armó sus escuadras y despachó corsarios. La expedición á que nos referimos pudo organizarse entonces bajo el pabellón inglés.

«Componíase de dos buques armados de sesenta cañones y tripulados por cerca de trescientos hombres. Los inspiradores de la empresa dieron el mando en jefe á Juan Clipperton, marino experimentado en este género de campañas por haber servido con Dampier en una de sus expediciones. El mando del otro buque y el puesto de segundo jefe fueron confiados á Jorge Shelvocke, que había servido como teniente en la marina real. Pero esta designación, hecha después de vacilaciones y de dificultades, había indispuesto á los dos capitanes y hecho más ó menos imposible su unión. En efecto, habiendo partido de Inglaterra el 13 de febrero de 1719 (viejo estilo), se separaron seis días después durante una noche de tempestad, y á pesar de tener convenidos los puntos en que debían reunirse en caso de dispersión, las dos naves siguieron aisladamente la comenzada empresa. Todo hace creer que el capitán Shelvocke, no queriendo someterse á servir á las órdenes del jefe que se le había impuesto, prefirió expedicionar por sí solo sin tomar en cuenta los peligros de una empresa tan temeraria.

«No tenemos para qué contar las peripecias y aventuras de esta campaña mientras los expedicionarios recorrieron el océano Atlántico. El 19 de junio, cuando Clipperton se hallaba ya en el Estrecho de Magallanes, Shelvocke fondeaba en la isla de Santa Catalina, en la costa del Brasil. Allí celebró con su gente un convenio para la distribución de las presas que se hicieran, y con-

tinuando su viaje al Sur, pasaba el estrecho de Le Maire el 25 de septiembre, y doblando el cabo de Hornos con no pocas dificultades, avistaba las costas australes de Chile á mediados de noviembre. Shelvocke tenía consigo un ejemplar de la traducción inglesa del libro de Frezier (publicada en Londres en 1718), cuyos mapas y descripciones debían serle de grande utilidad en el Pacífico; pero también traía á su lado á un francés llamado José La Fontaine, hombre vivo y sagaz que en años anteriores había residido en Concepción, y que conocía bastante bien este país. Habiéndose acercado á la extremidad Norte de las islas de Chiloé, el 30 de noviembre penetró con bandera francesa en el canal que las separa del continente. Asaltados enfrente de Carelmapu por un tiempo lluvioso y sombrío, y molestados en seguida por las formidables mareas de esos canales, los expedicionarios sólo consiguieron fondear el día siguiente, 1.º de diciembre, cerca de la pequeña aldea de Chacao, que se proponían atacar. La tierra vecina les ofrecía en abundancia leña y agua fresca, que necesitaban en su buque, y por toda la vecindad se divisaban casas y plantaciones que podían suministrarles algunos víveres. Desde allí despachó Shelvocke una chalupa á reconocer la costa para efectuar un desembarco.

«Dos días después vino á bordo del buque inglés un oficial español á preguntar cuál era el objeto de su arribo á aquellos lugares. Shelvocke, haciéndose pasar por francés, contestó que quería [illegible] los víveres que le faltaban. Con este motivo cambió algunas cartas con el gobernador del archipiélago, don Nicolás Salvo, sin obtener todo lo que deseaba. Mientras tanto, el bote que el capitán inglés había despachado adelante, temió verse

cortado por algunas embarcaciones españolas salidas de Calbuco. «Para prevenir este peligro, dió una vuelta en-» tera á toda la isla que se extiende dos grados en lati-» tud.» Durante esta difícil travesía, los tripulantes de ese bote desembarcaron en varios puntos para tomar algunas provisiones y, al cabo de una semana, se reunieron á su buque. Shelvocke, entretanto, había comenzado á procurarse víveres por la fuerza. Una de sus lanchas se apoderó de una piragua grande cargada con carneros, cerdos, gallinas, cebada y verduras; pero despachó además, á tierra, algunas partidas de gente á hacer una provisión considerable. Estas partidas fijaban en los lugares más visibles carteles escritos en español en que «se in-» formaba á los habitantes de la isla que si llevaban » provisiones á bordo, se les pagaría un buen precio por » ellas; pero que si el buque no era socorrido, se pren-» dería fuego á las casas, de cuya suerte sólo se salva-» rían aquellas en que se dejasen cuatro jamones, cuatro » fanegas de trigo y cierta cantidad de papas. Por este » medio, en corto tiempo la bodega del buque se llenó » de ganado, gallinas, maíz y papas.» El 17 de diciembre, cuando Shelvocke hubo completado sus provisiones, se dió á la vela para Concepción.

«Cano de Aponte se hallaba entonces en Concepción dirigiendo los trabajos de defensa. Desde más de dos meses atrás sabía que andaban buques ingleses en el Pacífico. En efecto, Clipperton había estado en Juan Fernández en septiembre anterior; y habiendo determinado expedicionar en las costas de Panamá, dejó allí algunas señales y una carta para que Shelvocke fuera á reunírsele á los mares del norte. Por más trazas que se dió para ocultar su presencia en estas costas, los españo-

les lo descubrieron y comenzaron á prevenirse. Un bar quichuelo apresado por Clipperton cerca de Juan Fernández y que logró salvarse de las manos de sus captores, llegó á Chile á comunicar noticias de la presencia de los ingleses. El gobernador, sin embargo, pensando que éstos habían seguido su viaje al norte, creía alejado todo peligro por el momento, cuando en los primeros días de enero vió acercarse á la bahía de Concepción el buque de Shelvocke seguido de dos embarcaciones españolas que acababan de apresar, una de ellas cargada de frutos de la tierra y la otra de madera de Valdivia. Cano de Aponte puso sus tropas sobre las armas é impartió sus órdenes á toda la costa vecina para rechazar cualquier ataque. Mientras tanto, el corsario inglés se dirigió á una bahía situada un poco al norte de Concepción para dar caza á otro buque español. Los tripulantes de este último, no contando con medios de defensa, lo encallaron en la playa. Los botes ingleses que se acercaron á tierra para apoderase de su carga, fueron recibidos á balazos y se vieron forzados á volver atrás dejando tres hombres muertos y dos prisioneros. Uno de éstos, llamado James Daniel, había ganado ya su bote, pero fué enlazado por uno de los milicianos de tierra, «á la manera » como en estos países enlazan el ganado», y quedó cautivo. Shelvocke, sin desalentarse por esta contrariedad, se mantuvo en la boca del puerto y allí consiguió apresar un buque llamado *San Fermín* que venía del Callao con un rico cargamento de ropa, galleta, arroz, azúcar, chocolate y como seis mil pesos en dinero y en plata labrada. Esta presa les permitió entrar en negociaciones con las autoridades de tierra, cambiando al efecto cartas con el gobernador Cano de Aponte. En cange de los es-

pañoles que tenía en su nave, Shelvocke obtuvo la libertad de los dos ingleses que habían caído prisioneros; pero no pudiendo conseguir que se le pagaran dieciséis mil pesos por rescate de los buques apresados, quemó dos de éstos después de sacar toda la parte útil de su carga (6 de enero, fecha de los ingleses), y en seguida se hizo á la vela en conserva con uno de los buques capturados y sin ser molestado por nadie.

"Shelvocke se dirigió a Juan Fernández; pero no permaneció allí más que cuatro días (del 11 al 15 de enero). En vez de encaminarse á Panamá, donde lo esperaba Clipperton, recorrió las costas del Perú durante una campaña dirigida con tanta audacia como habilidad. El buquecillo apresado en Concepción, que le servía de guía en esta expedición, cayó en manos de los españoles; pero Shelvocke capturó algunos otros, desembarcó en varios puntos, cogió un copioso botín y, habiéndose apoderado del pueblo de Paita (21 de marzo), le prendió fuego porque no se le pagaba el rescate de dieciséis mil pesos que le había impuesto. La relación de sus atrevidas aventuras forma un tejido de rasgos del más heroico valor y de lances en que desplegaba un ingenio infinito para burlar al enemigo.

"Al retirarse de Paita, fué perseguido un día entero por un buque de guerra español. "Habiendo llegado la " noche, dice Shelvocke, recurrí á una vieja estratajema, " creyendo que aquí sería nueva, la de colocar una luz " flotante en una especie de balsa (*halftub*), y entonces " cambié mi rumbo." Esta vieja estratajema produjo su efecto; Shelvocke salvó su buque, pero perdió otra pequeña embarcación récien apresada en que llevaba una parte de sus víveres.

«El 11 de mayo el audaz corsario recalaba nuevamente en Juan Fernández para sustraerse á la persecución de las naves españolas y dar descanso á la tripulación. Catorce días después (25 de mayo) una violenta tempestad arrojaba su buque contra las rocas de la costa y lo hacía pedazos con pérdida de casi todo el botin cogido en aquella campaña. Comenzó allí para aquellos hombres una serie de aventuras del más alto interés dramático, y que su jefe ha contado con el más vivo colorido. Sin desanimarse por la terrible desgracia que acababa de experimentar, Shelvocke y sus compañeros se pusieron inmediatamente al trabajo para construír una nueva embarcación. Estalló entre ellos la discordia suscitada por espíritus inquietos y turbulentos, ya por la distribución de la parte salvada del botin ya por el plan de conducta que debía seguirse después de esa catástrofe. Haciéndose superiores á su desgracia, y desplegando la más heroica entereza, los corsarios, durante los meses de invierno, en medio de lluvias y de temporales, costruyeuron con los restos salvados de su nave un espacioso lanchón que estuvo listo para hacerse á la vela el 5 de octubre. Una piedra grande, amarrada á un cable, le servía de ancla, y todos los demás aparatos y útiles correspondian á esa carencia de elementos. Aquel lanchón recibió el nombre de *Recovery* (Restablecimiento) alusivo á su objeto. Los ingleses embarcaron allí, junto con sus armas, un cañón que no podía tener colocación conveniente, una abundante provisión de agua, el pescado que habían podido coger y salar mientras estuvieron en la isla, algunos cerdos, carne conservada y un poco de harina; y en número de cuarenta y siete individuos se lanzaron nuevamente al mar el 6 de octubre á correr

» idea de las contrariedades que habíamos sufrido y de
» las fuerzas que nos quedaban... Cuando salimos de
» Inglaterra, esos tres navíos estaban tripulados por
» 961 hombres: en el tiempo á que me refiero habían
» muerto 626, de suerte que sólo nos quedaban 335 hom-
» bres, comprendidos los sirvientes, número insuficiente
» hasta para formar la tripulación completa del *Centu-*
» *rion.*» La muerte se había cebado principalmente sobre
los inválidos y sobre las tropas de desembarco, poco
acostumbradas á las fatigas del mar. «La idea de la ex-
» trema debilidad á que estábamos reducidos era tanto
» más triste cuanto que no sabíamos entonces cuál era
» la suerte que había corrido la escuadra de Pizarro y
» que debíamos suponer que una parte á lo menos había
» conseguido llegar al mar del sur. Teníamos, además,
» algún conocimiento de que se había equipado otra es-
» cuadra en el Callao; y por despreciables que sean los
» buques y los marinos de estos lugares, nada de lo que
» puede llevar el nombre de navío de guerra podía ser
» más débil que nosotros. Pero aunque no hubiésemos
» tenido nada que temer de las fuerzas navales de los
» españoles, nuestra sola debilidad nos ponía en una si-
» tuación bien desagradable. No podíamos atacar una
» sola plaza un poco considerable, porque arriesgando
» perder sólo veinte hombres, arriesgábamos el todo.
» Así, nos veíamos en la necesidad de contentarnos con
» hacer algunas presas antes de ser descubiertos, des-
» pués de lo cual no nos quedaba otro partido que tomar
» que el de volvernos cuanto antes á nuestra patria.»

«Tal era la situación de Anson y de los suyos cuando á mediados de septiembre de 1741 se hallaron listos para salir al mar. Las autoridades españolas de Chile y del

Veinte años después apareció la expedición de lord Anson en el Pacífico.

«La escuadrilla puesta á las ordenes del capitan Anson constaba de seis buques de guerra de diversos portes, armados con 236 cañones, y de dos transportes provistos de víveres para una larga campaña y de mercaderías por valor de 15,000 libras esterlinas que, según se creía, podría cambiarse en estos países por mantenimiento fresco. Las tripulaciones y tropas de esas naves montaban por todo á 1,980 hombres. Anson izó su gallardete en el *Centurion*, hermoso navío de 60 cañones en el puerto de Portsmouth, fué saludado por los otros buques con los honores de comodoro, y el 18 de septiembre de 1740 se hacía á la vela. Después de una navegación bastante lenta, llegaba á la isla de Madera el 25 de octubre.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 108.)

El almirante español Pizarro pretendió batir la escuadra inglesa; pero un furioso temporal dispersó y casi destruyó sus buques, y Anson, aunque con muchas avenas, logró pasar al Pacífico.

El virrey del Perú, marqués de Villa Garcia, sabía desde julio de 1740 el estado de guerra entre la España y la Inglaterra y los aprestos que en este último pais se hacían para enviar una escuadra inglesa contra los puertos españoles del Pacífico. Supo, además, que otra escuadra inglesa mucho mas poderosa todavía, mandada [illegible] se hallaba en el mar de [illegible] se había apode- [illegible] antes había [illegible] del ene- [illegible] virrey, ayu- [illegible] de Lima, equipó

apresuradamente una escuadrilla de cuatro naves para que saliese al encuentro de los ingleses; y para atender á la defensa de las costas, no sólo completó el número de las compañías que guarnecían la plaza del Callao, sino que creó tres nuevos regimientos de tropas regladas, uno de ellos de infantería y los otros dos de caballería. Necesitando, además, de oficiales competentes para prevenirse contra los peligos de la invasión inglesa, fué á buscarlos entre los individuos de una comisión científica que en esos momentos hacía en América uno de los estudios más importantes y trascendentales de geografía matemática.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, páginas 113 á 114.)

«El virrey tenía á su disposición un excelente oficial de marina llamado don Pedro Medranda; pero queriendo complacer al comercio de Lima, que había contribuído generosamente al equipo de esas naves, dió el mando de una de ellas á don José de Segurola, acaudalado negociante español, que también se daba por marino y que se había ofrecido empeñosamente para salir á rechazar á los ingleses cuando entrasen al Pacífico. Recorrió, en efecto, los mares del sur de Chile durante los primeros meses de 1741; y no encontrando por ninguna parte al enemigo que buscaba, recaló á Concepción en el mes de mayo para dar en seguida la vuelta al Callao convoyando los buques mercantes que debían llevar el trigo, en cuyo cargamento estaba interesado el mismo Segurola. Cuéntase que hallándose éste en Concepción se dió aviso de haberse visto pasar al norte un navío que parecía extranjero, y que en esa virtud se le recomendó que saliese en su persecución. Pero en esos mismos días llegaba á Chile el aviso comunicado de Buenos Aires

por la vía de tierra, del desastre de la escuadra española del almirante Pizarro al pretender doblar el cabo de Hornos. Se creyó generalmente que las horribles tempestades que habían destrozado aquellas naves habrían también dispersado la escuadra de Anson, y que por entonces no había que temer la presencia de ésta en el Pacífico. Engañado por esta confianza, Segurola, que á su regreso al Perú hizo escala en Juan Fernández, habría podido obtener una fácil victoria si se hubiera demorado allí algunos días, porque habría hallado á los ingleses cuando llegaban á esa isla en el mes de junio en la más absoluta imposibilidad de oponer una resistencia regular. En el Perú se creyó también alejado todo peligro; y el comercio, paralizado un momento por el temor á las naves enemigas, volvió á su movimiento habitual.

"Esta imprudente confianza de los españoles salvó á Anson de un desastre que todo hacía presumir inevitable. Libre de toda hostilidad del enemigo, el comandante inglés permanecía en Juan Fernández reparando sus naves, curando sus enfermos y preparándose para continuar la campaña naval que había abierto con tan grandes dificultades. Una tras otra se habían reunido en esa isla tres naves de su escuadra y un buque mercante cargado de provisiones; pero todos estaban considerablemente estropeados y el último en tal situación que fué necesario desarmarlo. "Á principios de septiembre, dice uno de " los historiadores de la expedición, nuestra gente se " encontró bastante restablecida del escorbuto para no " temer que continuase la mortandad. Esta circunstan- " cia me ha determinado á elegir esta fecha para hacer " la cuenta de la gente que perdimos, lo que dará una



idea de las contrariedades que habíamos sufrido y de las fuerzas que nos quedaban... Cuando salimos de Inglaterra, esos tres navíos estaban tripulados por 961 hombres: en el tiempo á que me refiero habían muerto 626, de suerte que sólo nos quedaban 335 hombres, comprendidos los sirvientes, número insuficiente hasta para formar la tripulación completa del *Centurion*." La muerte se había cebado principalmente sobre los inválidos y sobre las tropas de desembarco, poco acostumbradas á las fatigas del mar. "La idea de la extrema debilidad á que estábamos reducidos era tanto más triste cuanto que no sabíamos entonces cuál era la suerte que había corrido la escuadra de Pizarro y que debíamos suponer que una parte á lo menos había conseguido llegar al mar del sur. Teníamos, además, algún conocimiento de que se había equipado otra escuadra en el Callao; y por despreciables que sean los buques y los marinos de estos lugares, nada de lo que puede llevar el nombre de navío de guerra podía ser más débil que nosotros. Pero aunque no hubiésemos tenido nada que temer de las fuerzas navales de los españoles, nuestra sola debilidad nos ponía en una situación bien desagradable. No podíamos atacar una sola plaza un poco considerable, porque arriesgando perder sólo veinte hombres, arriesgábamos el todo. Así, nos veíamos en la necesidad de contentarnos con hacer algunas presas antes de ser descubiertos, después de lo cual no nos quedaba otro partido que tomar que el de volvernos cuanto antes á nuestra patria."

"Tal era la situación de Anson y de los suyos cuando á mediados de septiembre de 1741 se hallaron listos para salir al mar. Las autoridades españolas de Chile y del



pendió, el siglo XVIII se inició con un acontecimiento que para Chile se tradujo en un notable progreso económico. Tal fué el cambio de dinastía en España á consecuencia de la muerte de Carlos II el Hechizado, cuyo sucesor fué un nieto del rey de Francia, el joven Felipe V.

"La elevación de Felipe V, nieto de Luis XIV, al trono de España, al comenzar el siglo XVIII, dió naturalmente á la Francia una grande influencia en los negocios de la Península y de sus colonias. Aun antes que el nuevo monarca pisara el suelo español, ya sus representantes en Madrid dictaban con pocos días de intervalo las dos siguientes cédulas:

"Hé aquí la primera:

"El rey. Mi gobernador y capitán general de las pro-
" vincias de Chile y presidente de su audiencia real para
" ellas. Por despachos que se os han dirigido, y los que
" recibiréis en esta ocasión, estaréis informado el que por
" haber fallecido el Rey Nuestro Señor don Carlos II
" (que esté en gloria) sucedió en esta monarquía el Rey
" Nuestro Señor don Felipe V (que Dios prospere),
" nieto del señor Rey Cristianísimo; y habiéndose estre-
" chado con este motivo el vínculo de parentesco y amis-
" tad entre esta corona y la de Francia, se hallan tan
" unidas, que las conveniencias y favorables sucesos de
" la una se consideran común interés de las dos, en cuya
" inteligencia ha parecido poneros para que, enterado
" de estas noticias, y prevenido del estado en que nos
" hallamos, podáis, en los casos que se ofrecieren, dirigir
" con seguridad las operaciones de vuestro gobierno, de
" forma que acreditando en todo la atención y buena co-
" rrespondencia, cumpláis con las obligaciones de vues-

„ tro empleo.—De Madrid á 3 de enero de 1701.—*Yo*
„ *la Reina.—El cardenal Portocarrero.—Fray don Ma-*
„ *nuel Arias.—Don Fernando de Aragón.—El Obispo*
„ *Inquisidor General.—Don Rodrigo Manuel Manrique*
„ *de Lara.—El conde de Benavente.*—Por mandado del
„ Rey Nuestro Señor, *Don Domingo López de Calo*
„ *Mondragón.*„

„Hé aquí la segunda:

„El rey. Mi gobernador y capitán general de las pro-
„ vincias de Chile y presidente de la real audiencia de
„ ellas. Por despacho 3 del corriente, que recibiréis en
„ esta ocasión, entenderéis la amistad y unión de esta
„ corona con la Francia; y porque en consecuencia de
„ esta alianza y estrechos vínculos, he resuelto se dejen
„ entrar en los puertos de las Indias á los bajeles fran-
„ ceses que llegaren á ellas, y que por su dinero se les
„ den los bastimentos necesarios y los materiales para
„ carenar cuando sea menester, y que se les resguarde,
„ siendo necesario, de armada mayor y enemiga, por la
„ presente os mando que precisa y puntualmente cum-
„ pláis y hagáis cumplir esta deliberación, que así es mi
„ voluntad.—De Madrid á 11 de enero de 1701.—*Yo*
„ *la Reina.—El cardenal Portocarrero.—Fray don Ma-*
„ *nuel Arias.—Don Fernando de Aragón.—El Obispo*
„ *Inquisidor General.*—Por mandado del Rey Nuestro
„ Señor, *Don Domingo López de Calo Mondragón.*„—
(Amunátegui, *Precursores de la Independencia*, tomo III, págs. 299 y 300.)

„Armadas en guerra, esas naves debían defender estas costas contra las agresiones inglesas ú holandesas; pero guiadas por un interés puramente industrial, podrían vender con más ó menos franquicias sus mercaderías á

los americanos, haciendo conocer á éstos las ventajas desconocidas hasta entonces del comercio con los extranjeros. Sea como se quiera, este régimen que, por desgracia, duró muy corto tiempo, si bien iba á herir los intereses y á provocar la resistencia de los que usufructuaban el antiguo monopolio, debía crear necesidades y aspiraciones desconocidas entre los americanos. Estas colonias, que en cuanto era posible, estaban sometidas á la más completa incomunicación con los otros pueblos de la tierra, iban á ser visitadas por hombres de ideas políticas é industriales más adelantadas; y ese contacto, aunque fuera accidental, no podía dejar de ejercer influencia sobre el desenvolvimiento de estos pueblos."— (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 453 y 4.)

Iniciado el tráfico de Europa á Chile por el Cabo de Hornos y abandonado el de Panamá para el acarreo de mercaderías, principió una nueva éra para este país.

El permiso concedido por el decreto transcrito "no autorizaba á las naves francesas á introducir mercaderías en los puertos de las colonias españolas; pero no era difícil suponer que la admisión de buques extranjeros iba á desarrollar un comercio contrario á la legislación y á las prácticas vigentes.

"Don Francisco Ibáñez lo comprendió así desde el primer momento. "Con este permiso, escribía al rey en " mayo de 1702, es casi imposible que los bajeles fran" ceses no introduzcan algunas mercaderías y que no se " tenga el comercio libre. Y aunque este caso no ha lle" gado hasta ahora, pues desde que vine á este reino no " se ha descubierto navío en estas costas que no sea del " Perú ó de estos puertos, quedo con la advertencia de " lo que se me ordena para ejecutarlo. Sería muy del

" servicio de V. M. se sirviese advertirme lo que con la " nueva confederación de aquella corona de Francia se " ha de ejecutar con sus navíos si llegaren á estos puer- " tos, porque habiéndoseles de dar los bastimentos y de- " más pertrechos que necesitaren para sus carenas, no " tienen otra moneda con que poderlo satisfacer que con " ropa, porque plata ni oro no le traen á estos parajes, " ni la de Francia corre aunque la trajesen; y este es un " género de comercio que no se puede evitar, si se les " ha de suministrar lo que necesitaren." La corte no podía desconocer la fuerza de esas observaciones; pero, además de que los consejeros más inmediatos del rey habían deseado servir por todos medios los intereses de la Francia, estaban obligados por la situación de la monarquía á autorizar aquellos permisos. Se sabía positivamente que en Inglaterra y en Holanda se preparaban expediciones de corso contra los mares de las Indias; y la España, que se hallaba en la más absoluta imposibilidad de defender sus colonias, tenía que autorizar á los buques franceses para que viniesen en su socorro. Así, pues, no pudiendo retirar aquel permiso, el gobierno de Madrid ordenó al presidente de Chile que, permitiéndoles arribar á los puertos, reparar sus naves y renovar sus provisiones, se empeñase en impedir el contrabando, para lo cual colocaría en Concepción á uno de los oidores con el título de corregidor.

Los temores de la corte de Madrid eran perfectamente fundados. En los mismos días en que se dictaba la orden que acabamos de recordar, partía de Inglaterra una expedición dirigida contra las costas del Pacífico. Componíase de dos naves armadas, entre ambas, de cuarenta y dos cañones y tripuladas por ciento ochenta hom-

bres, bajo el mando de Guillermo Dampier, insigne marino que, después de servir con los filibusteros, había hecho dos célebres viajes, uno alrededor del mundo y otro á la Nueva Holanda, que le granjearon una inmensa reputación. Habiendo salido del Támesis el 30 de abril de 1703, Dampier, después de diversos incidentes y de dificultades con sus tripulaciones en las costas del Brasil, doblaba el Cabo de Hornos y llegaba á Juan Fernández en los primeros días de febrero siguiente. Allí surgieron nuevas divergencias entre los expedicionarios, que si no frustraron por completo aquella empresa, la hicieron mucho menos eficaz para el objeto que se proponían. Dirigiéndose en seguida á las costas del norte del Perú, fueron á llevar allí la perturbación; pero no alcanzaron á hacer á los establecimientos españoles los daños que en otras condiciones habrían podido causarles.

"Al mismo tiempo se habían preparado en Francia otras expediciones destinadas aparentemente á combatir á los corsarios ingleses en el Pacífico. Para una de ellas se equiparon en el puerto de Saint Malo dos naves mandadas por los capitanes Du Coudray-Pérée y Fouquet, hombres hábiles y muy experimentados en la navegación. Provistos de las armas necesarias para la campaña, y de un cargamento surtido de mercaderías, se hicieron á la vela el 26 de diciembre de 1703 con una patente firmada por el conde de Tolosa, gran almirante de Francia. Sin sufrir graves contrariedades en su viaje los expedicionarios penetraron en el Estrecho de Magallanes; pero habiendo experimentado allí un viento impetuoso que les cortó sus cables y sus cadenas con pérdida de dos anclas, se resolvieron á volver atrás, y dando la vuelta por el Estrecho de Le Maire y por el Cabo de

Hornos, llegaron á Concepción el 13 de mayo de 1704. Á pretexto de reparar las averías de sus buques y de construir una lancha que les hacía falta, los marinos franceses se establecieron tranquilamente en el puerto. Cuatro padres jesuítas que venían con ellos bajaron á tierra y fueron muy bien recibidos en el convento de los religiosos de su orden.

"Hacía poco habían aportado á Concepción otros tres buques franceses que entrando al Pacífico con el pretexto de dar caza á los corsarios ingleses, andaban vendiendo en estas costas las mercaderías que traían. El contrabando comenzaba á desarrollarse con mucho ardor, y parecía deber tomar grande incremento. En virtud de las últimas órdenes del rey, el presidente Ibáñez había despachado apresuradamente á Concepción al oidor don Diego de Zúñiga y Tovar; y éste había entrado á desempeñar las funciones de corregidor el 1.º de mayo de 1704, precisamente dos días antes que llegasen las primeras naves de que hablamos.

"Atendiendo, como debo, escribía este funcionario, á " repetidas órdenes de V. M. sobre que no se permita " tratar con los navíos extranjeros que llegaren á estos " puertos, ni con los de españoles que no viniesen con " registros y permiso de V. M., hice saber luego á los " capitanes de dichos navíos que no pasasen á vender " cosa alguna, y que me diesen parte de lo que necesi- " taban de víveres y otras cosas para que luego se so- " corriese su necesidad. Y asimismo publiqué bando en " esta ciudad con graves penas para que ninguno de los " vasallos de V. M. comprase ni comerciase con los di- " chos franceses, habiendo, además, nombrado y puesto " diferentes guardias y partidas en esta marina (costa)

los americanos, haciendo conocer á éstos las ventajas desconocidas hasta entonces del comercio con los extranjeros. Sea como se quiera, este régimen que, por desgracia, duró muy corto tiempo, si bien iba á herir los intereses y á provocar la resistencia de los que usufructuaban el antiguo monopolio, debía crear necesidades y aspiraciones desconocidas entre los americanos. Estas colonias, que en cuanto era posible, estaban sometidas á la más completa incomunicación con los otros pueblos de la tierra, iban á ser visitadas por hombres de ideas políticas é industriales más adelantadas; y ese contacto, aunque fuera accidental, no podía dejar de ejercer influencia sobre el desenvolvimiento de estos pueblos."— (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 453 y 4.)

Iniciado el tráfico de Europa á Chile por el Cabo de Hornos y abandonado el de Panamá para el acarreo de mercaderías, principió una nueva éra para este país.

El permiso concedido por el decreto transcrito "no autorizaba á las naves francesas á introducir mercaderías en los puertos de las colonias españolas; pero no era difícil suponer que la admisión de buques extranjeros iba á desarrollar un comercio contrario á la legislación y á las prácticas vigentes.

"Don Francisco Ibáñez lo comprendió así desde el primer momento. "Con este permiso, escribía al rey en " mayo de 1702, es casi imposible que los bajeles fran- " ceses no introduzcan algunas mercaderías y que no se " tenga el comercio libre. Y aunque este caso no ha lle- " gado hasta ahora, pues desde que vine á este reino no " se ha descubierto navío en estas costas que no sea del " Perú ó de estos puertos, quedo con la advertencia de " lo que se me ordena para ejecutarlo. Sería muy del

tal suerte las mercaderías que su precio las ponía fuera del alcance del mayor número de los consumidores. En Chile, sobre todo, según hemos dicho en otras ocasiones, á causa de la distancia de la metrópoli y de las demás condiciones que hemos expuesto, sólo las familias ricas podían comprar algunos de esos artículos de procedencia europea, mientras las clases menos acomodadas se vestían únicamente de jergas ordinarias tejidas en el país, y no usaban más vajilla que la de barro toscamente elaborado. Los comerciantes eran por esto mismo muy pocos, y sus especulaciones eran sumamente limitadas. "Entre los comerciantes de este reino, decía "el presidente Ibáñez, son muy pocos los que tienen al- " gún caudal propio, siendo los más entrantes y salien- " tes que vienen de Lima con porciones de ropa al " fiado con interés á pagar á plazos." Esos negociantes, reducidos á vender muy poca cosa, buscaban la compensación elevando los precios de cada artículo. Se comprende que aquella situación comercial debía estimular y favorecer el tráfico de contrabando que venía á ofrecer á los colonos mayor variedad de artículos y á precios inmensamente inferiores á los que estaban acostumbrados á pagar. Así, por mucho celo que los gobernantes pusieran en algunos puntos, como en el principio sucedió en Chile, para impedir ese comercio, los colonos debían aprovechar aquella ocasión de adquirir á poca costa los objetos que les eran indispensables.

"Si este ensayo de comercio libre hubiera podido establecerse francamente; si el rey, sobreponiéndose á las preocupaciones económicas de la época y los clamores de los que gozaban de ese monopolio, hubiese abierto los puertos de sus colonias al comercio extranjero, ha-

bres, bajo el mando de Guillermo Dampier, insigne marino que, después de servir con los filibusteros, había hecho dos célebres viajes, uno alrededor del mundo y otro á la Nueva Holanda, que le granjearon una inmensa reputación. Habiendo salido del Támesis el 30 de abril de 1703, Dampier, después de diversos incidentes y de dificultades con sus tripulaciones en las costas del Brasil, doblaba el Cabo de Hornos y llegaba á Juan Fernández en los primeros días de febrero siguiente. Allí surgieron nuevas divergencias entre los expedicionarios, que si no frustraron por completo aquella empresa, la hicieron mucho menos eficaz para el objeto que se proponían. Dirigiéndose en seguida á las costas del norte del Perú, fueron á llevar allí la perturbación; pero no alcanzaron á hacer á los establecimientos españoles los daños que en otras condiciones habrían podido causarles.

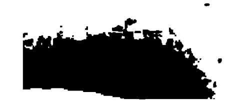
"Al mismo tiempo se habían preparado en Francia otras expediciones destinadas aparentemente á combatir á los corsarios ingleses en el Pacífico. Para una de ellas se equiparon en el puerto de Saint Malo dos naves mandadas por los capitanes Du Coudray-Pérée y Fouquet, hombres hábiles y muy experimentados en la navegación. Provistos de las armas necesarias para la campaña, y de un cargamento surtido de mercaderías, se hicieron á la vela el 26 de diciembre de 1703 con una patente firmada por el conde de Tolosa, gran almirante de Francia. Sin sufrir graves contrariedades en su viaje los expedicionarios penetraron en el Estrecho de Magallanes; pero habiendo experimentado allí un viento impetuoso que les cortó sus cables y sus cadenas con pérdida de dos anclas, se resolvieron á volver atrás, y dando la vuelta por el Estrecho de Le Maire y por el Cabo de



Hornos, llegaron á Concepción el 13 de mayo de 1704. Á pretexto de reparar las averías de sus buques y de construir una lancha que les hacía falta, los marinos franceses se establecieron tranquilamente en el puerto. Cuatro padres jesuítas que venían con ellos bajaron á tierra y fueron muy bien recibidos en el convento de los religiosos de su orden.

"Hacía poco habían aportado á Concepción otros tres buques franceses que entrando al Pacífico con el pretexto de dar caza á los corsarios ingleses, andaban vendiendo en estas costas las mercaderías que traían. El contrabando comenzaba á desarrollarse con mucho ardor, y parecía deber tomar grande incremento. En virtud de las últimas órdenes del rey, el presidente Ibáñez había despachado apresuradamente á Concepción al oidor don Diego de Zúñiga y Tovar; y éste había entrado á desempeñar las funciones de corregidor el 1.º de mayo de 1704, precisamente dos días antes que llegasen las primeras naves de que hablamos.

"Atendiendo, como debo, escribía este funcionario, á " repetidas órdenes de V. M. sobre que no se permita " tratar con los navíos extranjeros que llegaren á estos " puertos, ni con los de españoles que no viniesen con " registros y permiso de V. M., hice saber luego á los " capitanes de dichos navíos que no pasasen á vender " cosa alguna, y que me diesen parte de lo que necesi- " taban de víveres y otras cosas para que luego se so- " corriese su necesidad. Y asimismo publiqué bando en " esta ciudad con graves penas para que ninguno de los " vasallos de V. M. comprase ni comerciase con los di- " chos franceses, habiendo, además, nombrado y puesto " diferentes guardias y partidas en esta marina (costa)



" para que atendiesen á la puntual observancia de lo
" mandado en dicho bando. Sin embargo de las referi-
" das prevenciones, tuve noticia de que en dos ocasio-
" nes introducían en esta ciudad algunas mercancías de
" las que traían en sus navíos. Atendiendo á su reparo,
" á deshoras de la noche, fuí personalmente al paraje
" por donde se pretendían introducir, y aprehendí en la
" primera ocasión 174 quintales de hierro, 9 varas de
" ruan y 3 docenas de cuchillos; y en la segunda 1,430 va-
" ras de ruan, 88 libras de cera y 9 resmas de papel;
" todo lo cual declaré por decomiso, poniéndolo en vues-
" tras reales cajas de esta ciudad para que vuestros ofi-
" ciales reales pasasen á venderlo en pública almoneda
" por cuenta de V. M., como lo ejecutaron, habiendo
" importado su procedido ocho mil doscientos ochenta y
" seis pesos. Viendo los dichos franceses mis desvelos
" en la observancia de las órdenes de V. M., se hicie-
" ron luego á la vela y se fueron á diferentes puertos del
" Perú, donde no dudo venderán cuanto traían en sus
" bajeles."

"Pero todas las precauciones que tomasen las autoridades españolas para evitar este comercio, y todas las violencias que empleasen para castigarlo, habían de resultar ineficaces. El contrabando era una necesidad imperiosa creada por la situación económica de estas colonias, por las trabas impuestas por la metrópoli y por la postración industrial en que ésta se hallaba sumida. La España, á pesar de que de tiempo atrás se estaba surtiendo de mercaderías extranjeras, no alcanzaba á proveer á estas provincias de todos los artículos que les eran indispensables. Por otra parte, el monopolio comercial y el oneroso recargo de impuestos, gravaban de

las ideas de la época, y, sobre todo, las exigencias de los favorecidos con el antiguo monopolio, hacían imposible la planteación de esta reforma. El rey se limitó á mandar que se respetaran fielmente todas las restricciones establecidas por las leyes coloniales, y luego hizo cerrar estos puertos á todas las naves extranjeras; pero antes que se cumplieran estas órdenes, el comercio de contrabando, según veremos más adelante, había tomado un gran desarrollo y creado necesidades que debían ser precursoras de una revolución radical é irresistible.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 480-487.)

Antes de la expedición de los capitanes Fouquet y Coudray ya había llegado á las costas de Chile otro barco que por el Cabo de Hornos importó un valioso cargamento de lencería, paños, objetos de lujo y aún muebles. El nombre de este buque era el de *Aurora*, de San Malo, y los provechos de la expedición fueron enormes, porque recogió las primicias del comercio.

Poco después de la llegada de Fouquet y Coudray vino á Chile el *Jacques*, mandado por el capitán Harrington; y dos años más tarde otros dos navíos, el *San Luis* y el *Maurepas*, los que fueron seguidos en 1707 por el *San Pedro* que pasó al Pacífico por la vía del Estrecho, y la *Asunción*, que dobló el Cabo.

«En 1709 hicieron su aparición dos nuevas naves, una de las cuales, el *San Juan Bautista*, capitán Doublet, vino de Marsella, y la otra, el *San Antonio*, capitán Fraudac de San Malo, dejando ambas duradera memoria de su crucero, el primero por la relación que publicó uno de sus oficiales y el otro por una aventura comercial de considerable escándalo en su época.

«Parece que el último, en efecto, se había dirigido

bría recogido en pocos años un doble beneficio: procurarse rentas considerables y enriquecer estos países, proporcionándoles, á la vez que las mercaderías que necesitaban, una salida fácil y segura para sus productos. Pero, dadas las ideas españolas de la época, no era posible esperar una reforma de tamaña trascendencia. El oidor Zúñiga y Tovar, intérprete fiel de esas ideas, refundía en los términos que siguen los cinco inconvenientes que hallaba en que se permitiese á las naves francesas el seguir comerciando en América.

"Lo primero, porque en dichas naves de Francia vie-" nen muchos individuos de varias naciones enemigas " de vuestra corona, y siendo así que todos los puertos " del Perú y Chile ó los más de ellos están tan poco for-" talecidos que con facilidad pueden ser saqueados y ro-" bados, los que vienen en dichas naves, vueltos á sus " patrias y reinos, harán notoria la flaqueza de dichos " puertos y moverán á los enemigos de vuestra corona " á armar escuadras que pasen á dicho mar del Sur á " infestar, saquear y robar sus puertos. Lo segundo por-" que aunque en dichos bajeles de Francia sólo vengan " franceses, en su seguimiento vienen también bajeles " de Inglaterra y de Holanda por la codicia de robar á " los de Francia el tesoro que saquen de nuestros puer-" tos una vez que vendan sus mercaderías. Lo tercero " que de pasar á este mar dichos navíos de Francia, pre-" cisamente se han de hallar exhaustas de dinero vues-" tras reales cajas porque la más cuantiosa porción que " en éstas entra, procede de vuestros derechos reales en " las mercaderías; y haciendo los franceses á los españo-" les sus ventas ocultas y secretas por temor de que sean " confiscadas, se pierden dichos derechos reales. Lo

" cuarto que de la extracción inevitable de dicho dinero " para Francia, se seguirá el atraso infalible de los ga- " leones, pues quedando muy poco dinero en el Perú, " crecerán nuestros reales gastos, y no se logrará el des- " pacho de la armada, arruinándose por la mayor parte " el comercio de esos reinos con estos del Perú. Lo " quinto, el peligro de introducirse la herejía en estas " partes, donde resplandece la religión católica romana " con mucha limpieza; porque en dichos bajeles y en " especial en el del capitán don Juan Fuquer (Fouquet), " vinieron muchos holandeses luteranos y calvinistas, dos " de los cuales en compañía de algunos franceses fatiga- " dos de navegación tan dilatada, ó aficionados á lo " abundante y pingüe de la tierra, se quedaron ocultos " en ella; y á no descubrirlos mi cuidado, y averiguado " ser holandeses luteranos, pudieran empezar á sembrar " la herejía por la gente rústica, en especial entre los " indios bárbaros, inquietando su natural inconstante á " sublevarse contra vuestros vasallos. Y recelando este " tan pernicioso daño, los recogí luego á un colegio de " padres de la Compañía, donde quedan catequizándose " aunque con poca esperanza de que abjuren sus here- " jías." El gobierno español no tenía mejores razones que éstas para defender la subsistencia del régimen co- mercial impuesto á sus colonias.

"A pesar de esto, mientras duró el permiso concedido á las naves francesas para acercarse á los puertos de las Indias, el comercio con ellas se impuso como una nece- sidad irresistible. Mas todavía; mientras que algunos de los gobernantes españoles de estas colonias lo fomenta- ban secretamente convirtiéndolo en granjería de ellos mismos, como sucedió en Chile, según habremos de

y la tartana *Santa Bárbara*, capitán Marcant, de Valparaíso. Por último el navío *El César* llegó de Europa á Talcahuano el 17 de febrero de 1714.

"De esta suerte, cuando en los primeros días de diciembre de 1713 trajo á la bahía de Penco la nueva de la paz de Utrecht (ajustada en marzo de aquel año) el barco llamado el *Berger*, hallábanse en aquel vasto surgidero no menos de quince navíos con más de doscientos y cincuenta cañones, y dos mil y seiscientos hombres de combate, atrevidos todos, aventureros y capaces de cualquiera empresa.

"Por manera, que así como terminaba la guerra en el viejo mundo, dejando á un descendiente de San Luis en el trono de San Fernando, hubiesen querido aquéllos estender sus dominios en el nuevo por medio de una cruzada irresistible, habríales bastado para conseguirlo un sólo requisito: la voluntad. Jamás, á la verdad, hubo antes en el Pacífico un armamento más compacto y formidable, porque aunque aquellas naves hacían servicio de mercantes, estaban todas montadas, según lo exigía el estado de los mares, en un rigoroso pie de guerra. La poderosa armada con que Pallavicino batió á los bucaneros en las islas del Rey, era sólo una sombra delante de la escuadra de San Malo, y por cierto no fué superior á ésta, bajo ningún otro aspecto que el de la audacia y la gloria, aquélla con que lord Cochrane barrió de enemigos las aguas del Pacífico en el primer cuarto de este siglo.

"Tal fué el material que sirvió á la iniciativa y á la permanente fundación de aquella nueva carrera del Cabo de Hornos, que debía transformar la existencia de Chile como pueblo mercantil. Valparaíso iba á ser en pocos años el Portobelo de la América.

las ideas de la época, y, sobre todo, las exigencias de los favorecidos con el antiguo monopolio, hacían imposible la planteación de esta reforma. El rey se limitó á mandar que se respetaran fielmente todas las restricciones establecidas por las leyes coloniales, y luego hizo cerrar estos puertos á todas las naves extranjeras; pero antes que se cumplieran estas órdenes, el comercio de contrabando, según veremos más adelante, había tomado un gran desarrollo y creado necesidades que debían ser precursoras de una revolución radical é irresistible.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 480-487.)

Antes de la expedición de los capitanes Fouquet y Coudray ya había llegado á las costas de Chile otro barco que por el Cabo de Hornos importó un valioso cargamento de lencería, paños, objetos de lujo y aún muebles. El nombre de este buque era el de *Aurora*, de San Malo, y los provechos de la expedición fueron enormes, porque recogió las primicias del comercio.

Poco después de la llegada de Fouquet y Coudray vino á Chile el *Jacques*, mandado por el capitán Harrington; y dos años más tarde otros dos navíos, el *San Luis* y el *Maurepas*, los que fueron seguidos en 1707 por el *San Pedro* que pasó al Pacífico por la vía del Estrecho, y la *Asunción*, que dobló el Cabo.

«En 1709 hicieron su aparición dos nuevas naves, una de las cuales, el *San Juan Bautista*, capitán Doublet, vino de Marsella, y la otra, el *San Antonio*, capitán Fraudac de San Malo, dejando ambas duradera memoria de su crucero, el primero por la relación que publicó uno de sus oficiales y el otro por una aventura comercial de considerable escándalo en su época.

«Parece que el último, en efecto, se había dirigido

aquellas hoy deslucidas y entonces primorosas arañas de gotas de cristal, que como un trofeo de otros siglos suelen verse de vez en cuando suspendidas por roído cordel en la nave de algún templo de provincia. En la antigua Concepción el acopio de aquellos objetos debió de ser mucho mayor, hasta que al fin el traicionero mar, paseando dos veces sus olas por sus hogares, no dejó otra huella de la antigua opulencia que los escombros de sus muros y tapicerías. (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 263 á 266.)

"Fácil es imaginarse el inmenso cambio que aquella estupenda novedad produjo en la condición de Chile. El trigo hacia el norte, el Cabo de Hornos por el sur, transformaron en un cuarto de siglo cabal (1687-1712) la suerte de la colonia, el aspecto de sus ciudades, sus costumbres, el menaje de sus casas y hasta los utensilios de sus cocinas. Rodaron entonces las primeras carrozas y furlones, las calesas, calesines de fábrica europea; hiciéronse oír los primeros acordes de las *claves;* armáronse las primeras mesas de billar en reemplazo de los *trucos;* pusiéronse en las ventanas las primeras rejas de primorosos dibujos de Vizcaya; comenzó á beberse el agua en vasos y el vino en botellas de cristal. Recuérdase todavía la primera casa de Santiago que puso vidrios en las mamparas interiores de su cuadra y dormitorio. (*Historia de Santiago*, tomo II, págs. 15 á 16.)

"En un sentido más genuinamente social, el comercio directo con la Francia atrajo á nuestro suelo una corriente de emigrantes, cuyo ameno espíritu, no menos que la vivacidad de su ingenio brillante y comunicativo, iba á ingertar en el alma adormecida de la familia colonial los gérmenes de su regeneración. Enamorados algunos de

era la de más precio el navío llamado el *Solide*, de 50 cañones, que navegaba bajo el mando de un oficial de la marina real llamado Rageuine. Los nombres de los otros eran el *Le Clerc*, capitán Boisloret; la *Vierge*, de Gráce; el *Asunción*, Champloret Le-Brun, y el *San José*, de 36 cañones, capitán Beauchêne Battas, á quien La Borde llama «un hábil marino».

«Los dos últimos recalaron á Concepción con una semana de diferencia, el 26 de junio de 1713, el *Asunción*, y el 18 el *San José*. Venía éste acompañado de un transporte (la *María*), á cuyo bordo navegaban sus víveres y repuestos.

«En cuanto á los otros, el llegado de Marsella llamábase la *Mariana*, y era mandado por una capitán italiano, natural de Villafranca, del nombre de Pisson. El de Rio Janeiro había sido despachado por el almirante Dugay-Trouin, después de la captura de aquella plaza, venganza infligida á los portugueses por sus continuas defecciones.

«Llamábase este barco la *Concordia*, capitán Pradel, natural de San Malo, y se ocupaba en encontrar expendio para los valores apresados en el Brasil por los franceses. Al año subsiguiente (1714) aquella verdadera «armada del mar del Sur,» más numerosa y fuerte que las que en los últimos años habían venido á Portobelo, se aumentó con el *San Clemente*, navío de 50 cañones, capitán Jacinto Gardin, que llegó á Talcahuano el 13 de enero del año mencionado, y en seguida el *Poisson Volant*, el *Phelipeaux*, capitán Noial du Parc; la *Aurora*, capitán Legriel; el *Marcial*, de 50 cañones; el *Chancelier* y su conserva la flûte *Bien aimée;* la *Asunción*, por último, que regresaba del Callao; la *Margarita*, de Pisco,

y la tartana *Santa Bárbara*, capitán Marcant, de Valparaíso. Por último el navío *El César* llegó de Europa á Talcahuano el 17 de febrero de 1714.

"De esta suerte, cuando en los primeros días de diciembre de 1713 trajo á la bahía de Penco la nueva de la paz de Utrecht (ajustada en marzo de aquel año) el barco llamado el *Berger*, hallábanse en aquel vasto surgidero no menos de quince navíos con más de doscientos y cincuenta cañones, y dos mil y seiscientos hombres de combate, atrevidos todos, aventureros y capaces de cualquiera empresa.

"Por manera, que así como terminaba la guerra en el viejo mundo, dejando á un descendiente de San Luis en el trono de San Fernando, hubiesen querido aquéllos estender sus dominios en el nuevo por medio de una cruzada irresistible, habríales bastado para conseguirlo un sólo requisito: la voluntad. Jamás, á la verdad, hubo antes en el Pacífico un armamento más compacto y formidable, porque aunque aquellas naves hacían servicio de mercantes, estaban todas montadas, según lo exigía el estado de los mares, en un rigoroso pie de guerra. La poderosa armada con que Pallavicino batió á los bucaneros en las islas del Rey, era sólo una sombra delante de la escuadra de San Malo, y por cierto no fué superior á ésta, bajo ningún otro aspecto que el de la audacia y la gloria, aquélla con que lord Cochrane barrió de enemigos las aguas del Pacífico en el primer cuarto de este siglo.

"Tal fué el material que sirvió á la iniciativa y á la permanente fundación de aquella nueva carrera del Cabo de Hornos, que debía transformar la existencia de Chile como pueblo mercantil. Valparaíso iba á ser en pocos años el Portobelo de la América.

"Consistía el grueso del tráfico francés en los artículos de aquellas manufacturas á que el genio de Colbert había dado tan colosal impulso, como las telas de lino, especialmente las de Bretaña y de Rouen (ruanes y bretañas); en los encajes y blondas de las ciudades fronterizas de Flandes; en los exquisitos paños de Sedán; en las lamas y tisús de oro de los telares de Lyon, que encontraban inagotable consumo en las sacristías y en los salones, especialmente para casullas y faldellines, y por último, en esas mil tentadoras bujerías, cintas, joyas, perfumes, abanicos, espejos, alfileres, etc., que se conocen todavía en el comercio con el nombre de artículos de París.

"Los franceses se hicieron también los exclusivos introductores de aquellos géneros de valor de que antes surtían á las flotas de Indias las fábricas extranjeras, como el terciopelo y el papel de Génova, las especies de Holanda y la quincallería que venía por lo común de las plazas de Inglaterra.

Visibles fueron hasta no hace muchos años los restos de aquellas primeras importaciones que tanto debieron maravillar á los chilenos por su novedad no menos que por su precio, ínfimo éste hasta lo inverosímil, comparado al de las antiguas ferias. Y no son pocas, aun en estos tiempos de rápida mudanza, las antiguas casas solariegas de Santiago en que se conservan con tradicional orgullo aquellas frasqueras francesas, de doradas orlas en que se servía la mistela en los días de santos ó de grados; aquellos espejos mates, imitación de las lunas venecianas, que eran el adorno más preciado de los salones; aquellos muebles incrustados que acusaban el exquisito gusto de la ebanistería de París, y por último,

las colonias, se hizo oír una protesta general. La opinión unánime era que se debían cerrar absolutamente los puertos de América á todas las naves, así españolas como extranjeras, que no tuviesen un permiso especial del rey, y hacer cumplir inexorablemente las leyes que reglamentaban el comercio de las colonias, prohibiendo todo otro tráfico que no fuera el de las flotas.

"El 11 de marzo de 1704, Felipe V, después de oir los informes del consejo de Indias, expedía una cédula del tenor siguiente: "Cualquiera embarcación que en-" trare (al mar del Sur), tanto de españoles como de " franceses, ú otra nación generalmente, se aprehenda " en el puerto ó parte donde arribare, se embarque y " confisque con todo lo que llevare, se ponga preso al " cabo principal y demás que conviniere, y se pase á " hacer la causa conforme á derecho, pero nó á imponer" les la pena capital de la vida, porque ésta se ha de " ejecutar con todo el rigor que las leyes previenen con " todas las naciones, excepto españoles y franceses, cu" yas causas se han de remitir al consejo con compulsa." Repitiéndose los avisos de que se continuaba en las Indias el comercio ilícito, el rey renovó sus órdenes por otras dos cédulas subsiguientes en 26 de enero de 1706 y de 18 de julio de 1708. Ustáriz debía dar en Chile el más estricto cumplimiento á estas disposiciones.

"Demoróse un mes entero en Valparaíso á pretexto de estudiar las condiciones comerciales del reino y de poner atajo al escandaloso comercio de contrabando. En realidad, lo que el gobernador observaba era la posibilidad de utilizar aquella situación en favor de sus intereses personales. Ustáriz estaba resuelto á ser el primer comer-

aquellos navegantes y mercaderes del cielo diáfano de este país; otros de algo tan hermoso como su cielo, sus auras y su luz, pues que en su rostro reflejaba todos sus primores; y otros, en fin, menos sublimes, del exquisito jugo de sus parras, como refiere el jesuíta Olivares, sin ser por esto un mala-lengua, afincáronse muchos en nuestras playas, algunos con sus caudales, los más con su corazón. De aquí aquellas familias de extirpe conocidamente francesa, y con más particularidad bretona, de los Letellier, Pradel, Loriel, Lefebre, Labbé, Fabre, Morandé, Montaner, etc., cuyos últimos apellidos son todavía tan comunes en San Malo, de donde procedieron. Dícese que los fundadores de éstos fueron dos primos hermanos, y aunque del uno, don Francisco Briand de la Morigandais (chilenizado Morandé) dimos ya noticia, sólo podemos decir respecto al otro (don Andrés de Montaner), que casado en Santiago con una señora Astorga, formó, y no obstante haber cegado á los tres años de su matrimonio, tan numerosa familia que á poco la llamaban *ejército*. Una antigua crónica de Santiago refiere al menos que cuando se desenclaustró por el año de 1716 á 1720 la monja pastoriza doña Josefa Montaner, fué á sacarla á su celda un "ejército for-" mado de franceses," tal era el número de éstos á la sazón en Santiago y tanto el de los deudos de la infeliz cautiva.

"Dató también de esta época el establecimiento en Chile del caballero francés M. Dunose, cuya hospitalidad en tanto preció el almirante Byron, cuando fué nuestro prisionero treinta años más tarde, y quien por haberse casado con una linda cacica de Maipo, dió á sus tierras el nombre que todavía llevan (Lo Nos, contraccion de

tráfico clandestino, muy provechoso para las poblaciones, arruinaba á los comerciantes y había suscitado sus quejas y clamores.

"Como contamos más atrás, Ustáriz había recibido el encargo de impedir el contrabando y de castigar á los que lo hiciesen, sin poder, sin embargo, aplicar la pena capital que establecían las leyes vigentes. En cumplimiento de las órdenes reiteradas del soberano, el 11 de julio de 1709 publicaba un bando solemne por el cual prohibía terminantemente todo trato ó comercio con los marinos franceses, vedando á éstos el vender en tierra mercaderías de cualquier género, y á aquéllos el ir á las naves á comprarlas. El gobernador conminaba á los infractores de este bando con la pena de prisión y de confiscación de bienes para los negociantes nacionales, de decomiso de las mercaderías para los extranjeros. Diez meses más tarde la real audiencia, convencida de la ineficacia de esas prohibiciones, hacía publicar por bando las últimas reales cédulas del soberano para que "lleguen, " decía, á noticias de todos los vecinos y vasallos de este " reino, y se evite en ellos cualesquier comercio por vía " de trato y contrato, ó en otra manera con cualesquiera " naciones, ropa ó géneros de ellas y de la nación fran- " cesa, y de las que se puedan introducir de la China... " para que ningunos vecinos compren ó vendan géneros " algunos de naciones extranjeras, encerrando en esta " clase asimismo los de la francesa con pena del perdi- " miento de toda la ropa que se traficare, la cual se con- " fisque por cualesquiera jueces y justicias de Su Majes- " tad, y por cuenta de su real hacienda se vendan y " enajenen con las demás que parecieren convenien- " tes."

...e estaba haciendo intolerable é incómoda para los ...nantes y monopolistas españoles.

...n esa época, la guerra había interrumpido casi por ...pleto el envío de flotas á las Indias. Sin embargo, ... primeros días de 1708 partió una de España, que ...no poco peligro llegó á Tierra Firme en el siguien... ...mes de abril. Dejando á su esposa en Sevilla, don ...o Andrés Ustáriz se trasladó á América en esa flota, ...yendo en su compañía á tres de sus hijos y á algunos ...sus dependientes de comercio á quienes pensaba em... ...ar en sus especulaciones mercantiles que meditaba. ...tenido primero en Panamá y en seguida en Lima por ... inseguridad que ofrecía la navegación, sólo arribó á ...alparaíso á mediados de enero de 1709.

«Ustáriz llegaba á Chile trayendo órdenes imperiosas ... repetidas para poner atajo eficaz y definitivo al co...mercio de contrabando que había comenzado á hacerse en las costas de América.

«Desde fines de 1703 se supo en Madrid que los buques franceses que pasaban á estos mares, en virtud del permiso concedido dos años antes por el nuevo rey de España, trasportaban valiosos cargamentos que vendían á los colonos. Produjose inmediatamente la más viva indignación entre todos los que, directa ó indirectamente, explotaban sin competencia el comercio de las Indias. Los negociantes de Sevilla, que usufructuaban sin rivales el antiguo monopolio, elevaron al rey enérgicas representaciones contra una tolerancia que los perjudicaba grandemente en sus intereses, y que, según ellos, arruinaba á la España. En los consejos de gobierno, donde imperaban sin restricción ni contrapeso las ideas económicas de la época sobre el régimen comercial de



" zier, quedamos allí algunos días para acabar nuestros " negocios."

" En Valparaíso se repetía el mismo abuso todavía en mayor escala, á punto que el exceso de artículos de producción europea había hecho bajar tanto su valor que no hacía cuenta seguir vendiéndolos. Frezier llegaba allí á fines de septiembre. "La abundancia de mercade" rías de que estaba surtido el país cuando llegamos, y " el bajo precio que tenían, dice con este motivo, nos " hizo tomar la resolución de no vender mientras el co" mercio no fuese más ventajoso, lo que nos redujo á " una fastidiosa ociosidad que nos obligaba á buscar " otras distracciones." Jamás se habían visto estos mares tan frecuentados de naves ni su comercio había sido tan activo.

"Como se recordará, las naves francesas habían venido al Pacífico con motivo de las guerras europeas y á pretexto de defender estas colonias contra las agresiones de los ingleses, aunque en realidad no habían prestado servicio alguno efectivo de este orden contra las dos únicas expediciones corsarias de que hemos hablado más atrás, la de Dampier en 1704 y la de Woodes Rogers en 1709. Esas circunstancias que obligaban á las autoridades españoles de estos países á permitir que las naves francesas arribaran á sus puertos á renovar sus provisiones, justificarían aparentemente la tolerancia del contrabando si no supiéramos que ella obedecía á móviles menos honrosos. Pero desde los primeros meses de 1713, se supo en Chile que los beligerantes habían pactado una suspensión de hostilidades, y que durante ella habían iniciado las negociaciones de paz. Por fin, un buque llegado del Perú á mediados de noviembre

ciante del reino que venía á gobernar con el pomposo título de capitán general " (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 494 á 495.)

Mientras tanto, apareció en el Pacífico, como ya hemos referido, el corsario inglés Woodes Rogers, no con el fin de contrabandear sino con el de piratear. El 31 de enero de 1709 estuvo á la vista de la isla de Juan Fernández y en seguida se apoderó de Guayaquil.

"El 20 de julio de 1709, cuando llegó á Santiago la carta en que el virrey anunciaba la toma de Guayaquil por los ingleses y la marcha de éstos hacia el norte, renació la tranquilidad, en la confianza de que los puertos de Chile no serían atacados en esta ocasión. El gobernador Ustáriz, sin embargo, mantuvo sus disposiciones para conservar las milicias sobre las armas, pero pudo dedicarse más descansadamente á los otros trabajos que lo preocupaban.

"El asunto que más debía llamar su atención era el comercio ilícito que seguían haciendo los buques franceces en las costas de Chile y del Perú. El brillante resultado que alcanzaron los primeros negociantes, había traído á otros que venían de Europa con cargamentos ricamente surtidos. Algunos de ellos se aventuraban á ir á la China para renovar su carga de mercaderías y venderlas en seguida en las colonias españolas. Los pobladores de estos países, acostumbrados á pagar precios subidísimos por los artículos europeos que les eran más necesarios, no vacilaban en exponerse á las penas establecidas por las leyes para castigar el contrabando, á trueque de procurarse esos mismos artículos por la cuarta ó quinta parte del valor á que antes se les vendían. Este

á los buques franceses, y entonces algunos de éstos se dirigieron á la vecina caleta de Quintero, donde continuaron vendiendo sus mercaderías.

"La orden de expulsión de los franceses fué comunicada inmediatamente á Concepción. Mandaba entonces allí, con el título de corregidor, el oidor don Ignacio Antonio del Castillo, personaje adusto y altanero que siempre se había mostrado muy mal dispuesto respecto de los franceses. El 9 de diciembre de 1713 publicó el bando del presidente Ustáriz, reagravando, además, las penas para los que tratasen con unas naves mercantes que, según avisos del rey, debían venir de Génova. Á pesar de que en esas órdenes se mandaba que los buques extranjeros saliesen del puerto dentro de segundo día, las cuatro naves francesas que había en Concepción quedaron allí mucho más tiempo, y en los meses de diciembre de 1713 y de enero de 1714 se les juntaron otras siete que venian de Francia con el propósito de comerciar en estas colonias. "Además de estos buques " llegados de Europa, refiere Frezier, que de vuelta del " Perú se hallaba entonces en Concepción, se juntaron " allí algunos otros de los que andaban por esta costa, de " manera que se vieron reunidas en ese puerto quince " naves francesas grandes y pequeñas como con cerca " de 2600 hombres." ¡Tal era el desarrollo que el comercio de contrabando había tomado en estos puertos!

"Aunque el corregidor, enemigo mortal de nuestra " nación, continúa Frezier, buscase todos los medios de " dañar á los franceses, no pudo ejecutar las órdenes " publicadas sea porque fuese contenido por sus propios " intereses tratando de arrancarles algunas contribucio- " nes, sea porque esta multitud le impusiese un poco,

" sea porque los habitantes de la ciudad lo disuadiesen " en secreto para deshacerse ventajosamente del pro" ducto de sus cosechas. Se contentaba únicamente con " molestar cuanto podía á las tripulaciones y á los ofi" ciales, haciendo cortar la corva de sus caballos cuando " salían á paseo fuera de la ciudad, aprisionándolos bajo " cualquier pretexto de policía y hablando en público en " términos de canalla y con las injurias más ultrajantes." Mientras tanto, los buques franceses siguieron tranquilamente en el puerto, cargando en público sus provisiones y desembarcando por la noche las mercaderías que daban en venta. Algunos de ellos continuaron traficando en los demás puertos de Chile y del Perú, otros dieron la vuelta á Europa; pero eran reemplazados por otros buques que llegaban de Francia ricamente cargados de todo orden de mercaderías. Así, pues, el comercio de contrabando en estas costas no decayó un instante, á pesar de las órdenes repetidas del rey para impedirlo y de los bandos que dictaba el Gobernador de Chile. Esas negociaciones, lejos de llegar á su término con el afianzamiento de la paz europea, continuaron repitiéndose en grande escala durante algunos años más sin encontrar en Chile ni en las otras colonias un correctivo bastante eficaz.

"En efecto, aunque al leer las órdenes emanadas de las autoridades de Chile á fines de 1713 y principios de 1814 se debería creer que los puertos de este reino quedaron entonces limpios de naves francesas, es lo cierto que las cosas continuaron en el mismo estado. En febrero de 1715 entraba al puerto de Concepción otro buque francés que venía de Europa á negociar sus mercaderías en estos mares. Uno de los mercaderes que lle-

" zier, quedamos allí algunos días para acabar nuestros " negocios."

" En Valparaíso se repetía el mismo abuso todavía en mayor escala, á punto que el exceso de artículos de producción europea había hecho bajar tanto su valor que no hacía cuenta seguir vendiéndolos. Frezier llegaba allí á fines de septiembre. "La abundancia de mercade" rías de que estaba surtido el país cuando llegamos, y " el bajo precio que tenían, dice con este motivo, nos " hizo tomar la resolución de no vender mientras el co" mercio no fuese más ventajoso, lo que nos redujo á " una fastidiosa ociosidad que nos obligaba á buscar " otras distracciones." Jamás se habían visto estos mares tan frecuentados de naves ni su comercio había sido tan activo.

"Como se recordará, las naves francesas habían venido al Pacífico con motivo de las guerras europeas y á pretexto de defender estas colonias contra las agresiones de los ingleses, aunque en realidad no habían prestado servicio alguno efectivo de este orden contra las dos únicas expediciones corsarias de que hemos hablado más atrás, la de Dampier en 1704 y la de Woodes Rogers en 1709. Esas circunstancias que obligaban á las autoridades españoles de estos países á permitir que las naves francesas arribaran á sus puertos á renovar sus provisiones, justificarían aparentemente la tolerancia del contrabando si no supiéramos que ella obedecía á móviles menos honrosos. Pero desde los primeros meses de 1713, se supo en Chile que los beligerantes habían pactado una suspensión de hostilidades, y que durante ella había iniciado las negociaciones de paz. Por fin, un buque llegado del Perú á mediados de noviembre

traía la noticia de haber ajustado la España, siete meses antes, en la ciudad de Utrecht, la paz con la Inglaterra y la Holanda, y de quedarse negociando con el imperio Germánico. Desde entonces no había razón alguna para tolerar por más tiempo el contrabando que hacían los franceses ni para permitir que éstos bajasen á tierra á expender sus mercaderías. El presidente Ustáriz, urgido por las reclamaciones de los comerciantes españoles en Chile y por los más altos funcionarios, y teniendo, además, que cumplir las repetidas cédulas del rey que llegaban casi en cada correo, publicó con este motivo el 20 de noviembre de ese año un solemne bando. «Por cuanto, decía, se me ha representado por los comerciantes de esta ciudad (Santiago) que vienen muchos franceses con mercaderías á venderlas en ella, y se esparcen por los partidos (provincias), y porque contravienen á las leyes y mandatos de S. M. y á sus reales cédulas que mandan que en ninguna ocasión extranjeros comercien en las ciudades de las Américas, ordeno y mando que salgan de esta ciudad todos los franceses y demás extranjeros que en ella hubiere solteros; que vayan á embarcarse al puerto de Valparaíso en los navíos que en él están de su nación, dentro de segundo día de la publicación de este bando; y que el que contraviniere á él sea preso y puesto en la cárcel pública de esta ciudad por cualquier ministro de justicia ó de guerra para ser castigado á mi arbitrio.» El gobernador conminaba, además, con las más severas penas á los nacionales que asilasen á los extranjeros ó que de cualquier modo facilitaran su comercio. Estas órdenes aparatosas se cumplieron con tanta flojedad que el puerto de Valparaíso no fué cerrado sino muchos días después

"oficiales españoles, á tratar más civilmente á sus
"aliados."

"Los accidentes de esta naturaleza debieron repetirse con frecuencia en aquellas circunstancias, tanto en Chile como en las otras colonias. Contra ellos no había más que un remedio eficaz y efectivo. El rey podía legalizar el nuevo sistema de comercio, aboliendo, en parte siquiera, las trabas y restricciones existentes hasta entonces, y sancionando un orden de cosas más liberal que hubiera facilitado el desarrollo y el progreso de estos países, incrementando, á la vez, las rentas de la corona. Pero las reformas de esta naturaleza, como hemos dicho en otras ocasiones, eran absolutamente imposibles bajo el régimen de las ideas reinantes en aquella época. La menor declaración hecha en este sentido habría despertado en la metrópoli una verdadera revolución; tan arraigada era la creencia de que el comercio de las colonias debía ser sólo de los españoles. Por eso el soberano se limitó á repetir sus instrucciones para cortar de raíz el comercio con los extranjeros en estos países.

"En 16 de noviembre de 1716 la Real Audiencia de Santiago, en vista de las repetidas órdenes que había recibido del rey, celebró un importante acuerdo. Llamando la atención del presidente Ustáriz al mal cumplimiento que se daba á las cédulas reales concernientes al comercio con los extranjeros, é insinuándole que los gobernadores de los puertos y los corregidores de los distritos parecían estar interesados en mantener el contrabando, le comunicaban que había llegado á Valparaíso un buque francés que se disponía á vender sus mercaderías, y pedía, en consecuencia, que se publicara un nuevo bando imponiendo más severas penas á los que de

" sea porque los habitantes de la ciudad lo disuadiesen " en secreto para deshacerse ventajosamente del pro- " ducto de sus cosechas. Se contentaba únicamente con " molestar cuanto podía á las tripulaciones y á los ofi- " ciales, haciendo cortar la corva de sus caballos cuando " salían á paseo fuera de la ciudad, aprisionándolos bajo " cualquier pretexto de policía y hablando en público en " términos de canalla y con las injurias más ultrajantes." Mientras tanto, los buques franceses siguieron tranquilamente en el puerto, cargando en público sus provisiones y desembarcando por la noche las mercaderías que daban en venta. Algunos de ellos continuaron traficando en los demás puertos de Chile y del Perú, otros dieron la vuelta á Europa; pero eran reemplazados por otros buques que llegaban de Francia ricamente cargados de todo orden de mercaderías. Así, pues, el comercio de contrabando en estas costas no decayó un instante, á pesar de las órdenes repetidas del rey para impedirlo y de los bandos que dictaba el Gobernador de Chile. Esas negociaciones, lejos de llegar á su término con el afianzamiento de la paz europea, continuaron repitiéndose en grande escala durante algunos años más sin encontrar en Chile ni en las otras colonias un correctivo bastante eficaz.

"En efecto, aunque al leer las órdenes emanadas de las autoridades de Chile á fines de 1713 y principios de 1814 se debería creer que los puertos de este reino quedaron entonces limpios de naves francesas, es lo cierto que las cosas continuaron en el mismo estado. En febrero de 1715 entraba al puerto de Concepción otro buque francés que venía de Europa á negociar sus mercaderías en estos mares. Uno de los mercaderes que lle-

" desterrados perpétuamente á la plaza de Valdivia. Los " arrieros que carguen cualesquiera mercaderías de con" trabando, serán castigados con doscientos azotes y per" dimiento de sus recuas y bienes, y desterrados á Val" divia por diez años, donde servirán á ración y sin suel" do. Á todos los que fomentaren la introducción de esas " mercaderías se les impone la misma pena de azotes y " de destierro á Valdivia. Y porque se tiene noticia que " los vecinos que tienen chácaras y estancias en el trán" sito del puerto de Valparaíso á esta ciudad (Santiago) " reciben y amparan en ellas á los que llegan con mer" caderías de ilícito comercio y les facilitan su introduc" ción en la ciudad, se les manda que por ningún caso " lo haga ninguna persona de cualquiera calidad ó con" dición que fuere; y al que lo quebrantare se le im" pone la misma pena que al comerciante y de perdi" miento de la chácara ó estancia que tuviere." Si este régimen penal, que se pregonaba con todo aparato, hubiera sido efectivo, habría limitado y quizá extinguido el contrabando; pero, como veremos más adelante, aquellas severas disposiciones se quedaban sin cumplimiento.

"La audiencia no redujo á esto sólo su intervención en ese negocio. El mismo día que se publicaba ese bando, ordenó al oidor don Ignacio Gallegos, que se hallaba en Valparaíso, que hiciera todas las investigaciones del caso para descubrir quiénes eran los contrabandistas y todo lo concerniente á poner término eficaz á ese comercio. Era este personaje enemigo tenaz del gobernador, contra el cual había dirigido poco antes al rey una violenta representación en que acusaba á aquél de numerosas faltas, y en especial de haber convertido el contrabando

civil. Ocurrió en esos meses la muerte de un capitán francés muy considerado por sus compañeros. "Sus com-
" patriotas quisieron tributarle los honores correspon-
" dientes. Los capitanes reunidos, convinieron en que el
" cádaver fuese transportado desde Talcahuano á Con-
" cepción en una chalupa tapizada de negro, y que las
" otras chalupas de los buques franceses la siguieran
" con un destacamento de treinta marineros que debían
" preceder al convoy, para hacer descargas de mosquete-
" ría en los lugares indicados, mientras todos los buques
" la saludaban por intervalos con sus cañones. Sin em-
" bargo, para guardar la cortesía con el gobernador,
" acordaron que dos capitanes fuesen á pedirle el per-
" miso para ejecutar aquel acuerdo. Apénas se dignó
" escucharlos. El gobernador de Concepción (que era
" entonces un mancebo de veintidós años, hijo del pre-
" sidente Ustáriz) les prohibió el hacer bajar á tierra á
" ninguna persona armada, bajo la amenaza de atacarlos
" con sus tropas si osaban hacerlo. Los franceses hicie-
" ron poco caso de esta negativa. Llevaron adelante su
" proyecto, teniendo cuidado de armar cuidadosamen-
" te las chalupas. Cuando se acercaban á la playa, el
" gobernador fué advertido de que á pesar de su prohi-
" bición, la ciudad iba á verse llena de soldados arma
" dos, y de que era tiempo de oponerse á su desembar-
" co. Palideció, tembló de cólera ó de miedo, y sus pri-
" meros movimientos parecieron impetuosos, pero los
" segundos fueron mucho más moderados. Los franceses
" estaban ya en la playa cuando les envió á decir que
" les permitía bajar. Toda la ceremonia pasó con mu-
" cho orden y tranquilidad; y esta lección enseñó á los

las, que revelan el poco cumplimiento que en estas colonias se daba á las órdenes del rey cuando, como en este caso, estaba de por medio, según veremos más adelante, el interés de los gobernadores, son documentos valiosos que debe conocer el historiador.

"El capitán Woodes Rogers, autor, como dijimos de una valiosa relación en que cuenta sus aventuras durante la campaña naval que hemos recordado más atrás, ha publicado al frente de ella una *Introducción relativa al comercio del mar del Sur*, y en ésta hallamos las palabras siguientes: "En 1698, los franceses enviaron de la " Rochela al mar del Sur dos buques cargados con sus " manufacturas, y mandados por M. Beauchesne Gonin " para ensayar si podrían establecer algún negocio, como " se ve en su diario de navegación, de que poseo una " copia. El éxito correspondió tan bien á sus expectati- " vas que han hecho después un comercio de vasta ex- " tensión, y han tenido en un año hasta diecisiete buques " de guerra (corsarios) ó mercantes en esos mares. Los " beneficios que han obtenido han sido tan considerables, " que he oído contar á diversos comerciantes que apre- " samos en esos mares, que en los primeros años de co- " mercio, ellos habían llevado á Francia, sin ninguna " exageración, más de cien millones de pesos, que son " cerca de veinticinco millones de libras esterlinas . . . Al " presente (1712) son los señores absolutos de este " importante comercio que ha puesto á su monarca " (Luis XIV) en estado de resistir á las potencias coali- " gadas de Europa." Nótese bien, que aunque en las cifras de Woodes Rogers puede haber alguna exageración, ellas se refieren á los años de 1709 y 1710, cuando el comercio de contrabando en estos países no había ad-

cualquiera manera fomentasen ese comercio, ofreciéndose la audiencia á no "omitir diligencia alguna que pueda " conducir á comisar é inquirir los transgresores para que " se les imponga el condigno castigo con ejemplo de los " demás." El presidente Ustáriz demostró en esos momentos la más plausible docilidad. El mismo día contestó á la audiencia recordándole las dificultades que siempre había hallado para pesquisar este jénero de delitos; pero demostraba la firme resolución de contribuir á su esclarecimiento y de castigarlos sin remisión. "Estaré " como he estado siempre, pronto á contribuir de mi " parte todas las diligencias que se condujeren al logro " de que no se practiquen semejantes comercios con na" víos extranjeros." En efecto, el día siguiente, 17 de noviembre, el presidente Ustáriz publicaba un nuevo bando en que, recordando diversos accidentes que revelan el prodigioso desarrollo que había tomado el comercio ilícito, reagravaba las penas impuestas á todos los que lo hiciesen ó que ayudasen á hacerlo. "Ordeno y " mando, decía, á los gobernadores del puerto de Val" paraíso y á los de la Concepción y Coquimbo y corre" gidor de Quillota que no permitan desembarque á tie" rra ninguno de la gente de dichos navíos franceses, ni " se embarquen españoles ningunos á bordo de sus na" víos, ni pase barca de los navíos españoles que estu" vieren en dichos puertos á bordo de dichos navíos fran" ceses, pena de que el gobernador que lo permitiere ó " lo disimulare será preso y traído á la cárcel de esta ciu" dad para imponerle las penas que estuvieren dispues" tas por derecho. Á los comerciantes que contravinie" ren, se les comisen las mercaderías que compraren, se " les embarguen los demás bienes que tuvieren y sean

querido que quedase aquí para el resguardo de las costas, dió la vuelta á España en 1719. Á su paso por Chile, el gobernador de este reino (Cano de Aponte), reprobando la retirada de esas naves, se negó á suministrarles las provisiones que necesitaban para el viaje de regreso á Europa. El contrabando siguió haciéndose siempre como una necesidad creada por aquel régimen, y sólo se minoró cuando las mayores facilidades acordadas al comercio legal, hicieron poco productivas aquellas negociaciones. (*Historia General de Chile*, tomo V., págs. 554 y 555).

"La incorregible insistencia de los fabricantes franceses para abastecer de contrabando los mercados de la mar del Sur, forzó al fin la voluntad y la mano de Felipe V á firmar una medida de extraordinario rigor, cual fué la expulsión de todos los extranjeros de sus dominios de América, acto mezquino y tiránico que se supuso inspirado por el probo Ministro Patiño, español rancio y buen cristiano, y enemigo, por tanto, encarnizado de los franceses, compatriotas de su rey, quien, á su vez, respetándolo, lo detestaba.

"Expidióse una primera real cédula con aquel objeto, el 20 de octubre de 1718, y como se pusiera alguna tardanza ó lentitud en darle cumplimiento, se despachó otra más terminante el 2 de diciembre de 1720, y en la que se exceptuaba sólo á los casados y á los artesanos, del inexorable extrañamiento. Leyóse aquélla para darle cumplimiento en la sesión que el cabildo de Santiago celebró el 31 de septiembre del año subsiguiente, y sin duda que muchos de los transeuntes que nos había dejado la guerra de sucesión, se ampararon en la primera de las dos excepciones que dejamos consignada. Y de aquí el

en negocio propio vendiendo licencias para comerciar y empleando otros procedimientos igualmente reprobados. Sin embargo, colocado en situación de pesquisar y de perseguir los contrabandos, el oidor Gallegos, sea que se dejara ganar por los contrabandistas ó por cualquier otro motivo, se limitó á averiguar qué personas de Santiago habían pasado en esos días á Valparaíso. Por otra parte, los capitanes de los buques franceses protestaron con gran descomedimiento contra las providencias del gobernador, llegando hasta amenazar con su gente á las autoridades de tierra si no se les suministraban los víveres de que carecían para continuar su viaje. Manifestándose que en Valparaíso no había fuerzas para imponer á los franceses, se hizo el aparato de convocar las milicias de Quillota y de Melipilla; pero no llegó el caso de un rompimiento formal porque nunca se intentó sériamente obligar á aquellos á dejar el puerto antes de que hubieran terminado sus negocios.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 503 á 512).

«Nada revela mejor el gran desarrollo que tomó en esos años el comercio de contrabando en las colonias españolas de América y la protección que éste hallaba en estos países, que la repetición de cédulas dictadas por el rey para impedirlo. Así, á más de las que hemos recordado, y con fechas posteriores á ellas, hemos consultado las trece siguientes que en una forma ó en otra tienen por objeto el disponer que se cierren los puertos de Chile al comercio extranjero; 26 de julio de 1711; 16 de mayo de 1712; 27 de febrero y 31 de julio de 1713; 20 de mayo; 28 de julio; 3, 9 y 27 de agosto de 1714; 3 de marzo; 25 de agosto; 10 de octubre y 5 de noviembre de 1715 y 1.º de noviembre de 1717. Todas estas cédu-

primeras expediciones. Por esto lamentábase Frezier de la ceguedad de sus compatriotas, que mecidos en sueños de oro, remitían inconsideradamente, atropellándose los unos á los otros, veinte veces más de lo que necesitaba el consumo natural de aquellas poblaciones.

«No pasaba éste en Chile, según el eminente viajero, de cuatrocientos mil pesos de valores cada año, y el doble ó poco más en el Perú. En esta propia opinión coincide, á pesar de lo somero y rápido de sus conceptos, el escursionista La Barbinais, cuando asegura que dos buques habrían bastado para aquella carrera emprendida á la vez por veinte, y á la cual no había, según él, otro remedio que el que empleaban los chilenos con el exceso de su producción; es decir, quemar en la playa los fardos, como aquellos devoraban en las hogueras los sobrantes de su sebo y de su charqui. Pone á la verdad, en transparencia esta situación, el contrabando desesperado de Quintero, y entre otros rasgos, la multa recíproca de cincuenta mil francos que, según Frezier, se impusieron en Valparaíso los capitanes de los navíos *San Clemente*, *San José* y *Asunción*, obligándose á no vender, bajo pena de aquélla, sino por ciertos precios invariables, entre ellos ajustados, á fin de imponer la ley al mercado despótico de Santiago. Pero aun este arbitrio fué del todo inoficioso durante el término de ocho meses que aquéllos permanecieron fondeados en el puerto.

«No participamos nosotros ciertamente de las opiniones exageradas que han atribuido al comercio ilegítimo de la guerra de sucesión sumas fabulosas, suponiendo algunos, como el corsario y navegante inglés Woodes Rogers, hasta veinticinco millones de libras esterlinas; mientras otros, como un financista anónimo que escribió

quirido todo su desarrollo. (*Historia General de Chile*, tomo V, nota 17, págs. 507 á 8).

"En 1716, apremiado por las exigencias de los negociantes españoles que veían aniquilado el comercio que les procuraba el antiguo monopolio, se resolvió el rey á poner un término definitivo á aquel estado de cosas. Organizó, al efecto, una escuadrilla de cuatro buques de guerra y la despachó al Pacífico, contra las naves francesas. En la escasez de marinos experimentados que había entonces en España, Felipe V tuvo que dar el mando de esa escuadrilla á un oficial francés, llamado Juan Nicolás Martinet, que había servido con lucimiento en la última guerra. Á pesar de su diligencia, sólo dos de esas naves consiguieron doblar el cabo de Hornos, viéndose obligadas las otras á volver á Buenos Aires por el mal estado de sus cascos.

"Martinet había llegado á Concepción (Penco) en septiembre de 1717. El gobernador interino don José de Santiago Concha lo recibió con las más manifiestas demostraciones de deferencia, y se empeñó en contribuír por su parte al mejor logro de su empresa. Para ello tomó todas las precauciones imaginables á fin de que los comerciantes franceses ignorasen el arribo de la escuadrilla española. Martinet, en efecto, recorrió las costas de Chile y del Perú y consiguió hacer en varios puertos algunas valiosas presas; pero no logró restablecer completamente en el comercio de éstos mares el régimen de rigoroso exclusivismo que tenía planteado el gobierno español. Martinet, por otra parte, no permaneció largo tiempo en el Pacífico. Contra las órdenes del rey y contra los deseos de los gobernantes de estos paises, del virrey del Perú y del gobernador de Chile, que hubieran

"Más esplícito y compendioso todavía manifestóse sobre este particular, cincuenta años más tarde, el famoso virrey Amat en la relación de su gobierno que hizo á su sucesor. "Para que V. E., decía, en efecto, el sensato
" estadista catalán á su sucesor, pasando revista retros-
" pectiva al desarrollo del comercio por el Cabo, que en
" su época (1776) había alcanzado á su apogeo, para que
" V. E. pueda en adelante dar aquellas providencias que
" juzgase más oportunas al acrecimiento de esos reales
" haberes, ha de estar en la inteligencia de que por es-
" pacio de dieciocho años, estuvo este reino sin comer-
" cio alguno de géneros de Castilla, suspensos los galeo-
" nes ó armadas que venían á Cartagena y Portobelo.
" Esto fué á los principios de este siglo en que innume-
" rables navíos mercantes franceses llenaron estos reinos
" de tanta ropa, y á unos precios tan bajos que se reza-
" garon sin poder absolutamente expenderse en todas es-
" tas Provincias, y al mismo tiempo se llevaron dichos
" franceses todos los caudales que se habían producido
" aún en anteriores años; esto es, el Reino quedó lleno de
" ropas y exhausto totalmente de plata y oro. En estas
" circunstancias se tiró á evitar este comercio con la
" Francia, que disimuló por entonces nuestro Soberano
" por razones de Estado; pues se privaba la corona, así
" de los derechos que exigía en este reino como en Es-
" paña, y lo que es más, sin expendio ni labor alguna,
" los telares y manufacturas nuestras. No obstante este
" desorden, vinieron á estos mares, en el año de 1717,
" siendo virrey el excelentísimo señor príncipe de Santo
" Bono, tres navíos de guerra, para desalojar á los fran-
" ceses y evitar el comercio ilícito. No fué ésta la causa
" de su retiro, sino las grandes pérdidas y atrasos que

origen de la familia de extirpe francesa, y especialmente de Bretaña que antes apuntamos.

"Pero ni aun así cesó la corriente de aquella comunicación que subsistía á pesar del mar, del rey, de los comisos y de la ruina misma que muchas veces aquellas aventuradas especulaciones traían aparejada para sus empresarios, porque había un poder de atracción mucho más fuerte que el de toda valla, cual era la necesidad. La navegación del Cabo había muerto el tránsito de Panamá, y quisiéralo ó nó el rey de España, los pueblos del Pacífico habían de surtirse, legítima ó ilegítimamente, por el único sendero que todavía les quedara franco. Así sucedió, que en el mismo año en que se promulgó el bando de expulsión, dos navíos franceses (uno de ellos de ochenta cañones, según Carvallo) aportaron con mercaderías á Coquimbo (1721); al paso que tres años más tarde (27 de junio 1724) Felipe V mandaba encausar por sus condescendencias y cábalas con los traficantes extranjeros de Concepción, al oidor don Fausto Gallegos. Más feliz, empero, este último, que Calvo del Corral, logró sincerarse de cargos, porque Cano, que había sido su perseguidor, pidióle al morir, perdón por una carta, declarándole inocente. Necesitóse á la verdad, toda la dureza de alma y el ardor bilioso del terrible virrey Armendáriz, que tomó posesión de su destino el 4 de junio de 1724, para que aquellas vedadas operaciones tuvieran una pausa, porque pensar en extinguirlas era más que prodigio...

"Y lo más singular de aquella obstinación irresistible de los europeos en mantener abierto el mar del Sur á sus artefactos, es que no estaba en manera alguna basada en sus provechos, pues sólo obtuvieron los últimos las

primeras expediciones. Por esto lamentábase Frezier de la ceguedad de sus compatriotas, que mecidos en sueños de oro, remitían inconsideradamente, atropellándose los unos á los otros, veinte veces más de lo que necesitaba el consumo natural de aquellas poblaciones.

"No pasaba éste en Chile, según el eminente viajero, de cuatrocientos mil pesos de valores cada año, y el doble ó poco más en el Perú. En esta propia opinión coincide, á pesar de lo somero y rápido de sus conceptos, el escursionista La Barbinais, cuando asegura que dos buques habrían bastado para aquella carrera emprendida á la vez por veinte, y á la cual no había, según él, otro remedio que el que empleaban los chilenos con el exceso de su producción; es decir, quemar en la playa los fardos, como aquellos devoraban en las hogueras los sobrantes de su sebo y de su charqui. Pone á la verdad, en transparencia esta situación, el contrabando desesperado de Quintero, y entre otros rasgos, la multa recíproca de cincuenta mil francos que, según Frezier, se impusieron en Valparaíso los capitanes de los navíos *San Clemente*, *San José* y *Asunción*, obligándose á no vender, bajo pena de aquélla, sino por ciertos precios invariables, entre ellos ajustados, á fin de imponer la ley al mercado despótico de Santiago. Pero aun este arbitrio fué del todo inoficioso durante el término de ocho meses que aquéllos permanecieron fondeados en el puerto.

"No participamos nosotros ciertamente de las opiniones exageradas que han atribuido al comercio ilegítimo de la guerra de sucesión sumas fabulosas, suponiendo algunos, como el corsario y navegante inglés Woodes Rogers, hasta veinticinco millones de libras esterlinas; mientras otros, como un financista anónimo que escribió

en Lima un plan de arbitrios, á mediados del pasado siglo, exagera aquéllas hasta tres millones de pesos. Pero en lo que no es posible dejar de convenir es en la exactitud de las reflexiones con que aquéllos manifiestan los errores y los fracasos á que una ciega codicia arrastraba á los especuladores. "Primero que destruirse las minas, " exclama, en efecto, el arbitrista que dejamos recorda- " do, ni los templos de sus alhajas, ni las casas de sus " precisos paramentos, fueron destruídos los mismos " franceses, porque, habiendo concurrido más millones " de ropas que las que consume el reino, llegaron á pa- " decer una calma de ventas, que para perder menos, les " fué necesario dar las manufacturas á los mismos pre- " cios que costaron en la Francia." "Nunca, añade, se " han visto con más abundancia los vivientes ni con más " camisas los pobres, ni las minas con más hierro para " adelantar sus labores."

"En otra de sus páginas se explica aquel autor desconocido, pero inteligente, en los términos que siguen: " No se puede decir que la mayor libertad del comercio " fuera destruir la riqueza del reino, porque ninguno " gasta más que lo que sus fuerzas alcanzan, y la misma " naturaleza pone ley á los inconvenientes, y la prueba " es que no puede llegar á mayor grado la libertad, que " cuando en este reino entraron franceses desde el prin- " cipio de este siglo hasta el año 1718, que, dueños del " mar del sur, no dejaron puerto que no habitaran, pa- " sarían de 200 navíos los que entraron y pudieran pasar " de 300 millones de pesos los que llevaron á Francia: " todos vendieron y ninguno pagó derechos reales; tra- " jeron no sólo ropa, sino otros muchos engaños de la " novedad que imprimieron en el aprecio de las gentes."

Más explícito y compendioso todavía manifestóse sobre este particular, cincuenta años más tarde, el famoso virrey Eslava en la relación de su gobierno que hizo á su sucesor. «Para que V. E., decía en efecto, el sensato Eslava [illegible] á su sucesor, pasando revista retrospectiva al desarrollo del comercio por el Cabo, que en su época [illegible] había alcanzado á su apogeo, para que V. E. pueda en adelante dar aquellas providencias que juzgare más oportunas al acrecimiento de esos reales haberes, ha de estar en la inteligencia de que por espacio de dieciocho años estuvo este reino sin comercio alguno de géneros de Castilla, suspensos los galeones y armadas que venían á Cartagena y Portobelo. Esto fué á los principios de este siglo en que innumerables navíos mercantes franceses llenaron estos reinos de tanta ropa, y á unos precios tan bajos que se rezagaron sin poder absolutamente expenderse en todas estas Provincias y al mismo tiempo se llevaron dichos franceses todos los caudales que se habían producido [illegible] en anteriores años esto es, el Reino quedó lleno de ropas y exhausto totalmente de plata y oro. En estas circunstancias se tiró á evitar este comercio con la Francia, que disimuló por entonces nuestro Soberano por razones de Estado; pues se privaba la corona, así de los derechos que exigía en este reino como en España, y lo que es más, sin expendio ni labor alguna, los frutos y manufacturas nuestras. No obstante este desorden, vinieron á estos mares, en el año de 1717, con el virrey el excelentísimo señor príncipe de Santo Bono, tres navíos de guerra, para desalojar á los franceses y evitar el comercio ilícito. No fué ésta la causa de su retiro sino las grandes pérdidas y atrasos que

" experimentaron, pues aunque lograron al principio al-
" gunas ventajas, cebados con la ganancia, posterior-
" mente ellos mismos se arruinaron, sin poder conseguir
" vender sus géneros por el costo principal de Europa."
(*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 287 á 291 y nota 1 de la pág. 290.)

"El rápido desarrollo que había tomado el comercio de contrabando, la repetición imperturbable de la violación de las leyes vigentes y de las nuevas ordenanzas del soberano, y la impunidad en que quedaban los que hacían ese tráfico, bastarían para demostrar la más extraordinaria relajación administrativa. Además, sobran las pruebas para adquirir el convencimiento de que ésta era fruto de la más profunda y vergonzosa inmoralidad. Casi en todas partes los contrabandistas contaban con la connivencia de las autoridades de tierra.

"Los gobernadores de los puertos y los corregidores de los distritos del interior, parecían interesados, ó lo estaban realmente, en el comercio ilícito. Pero el primer contrabandista del reino era el presidente don Juan Andrés de Ustáriz. Había venido de España con el propósito firme y decidido de reparar los quebrantos de su fortuna; y para conseguir su objeto no se detuvo ante traba ni consideración alguna.

"En abril de 1709, á los dos meses de recibirse del gobierno, tomó de un rico propietario llamado don Pedro Pardo un préstamo de veintisiete mil pesos para comenzar sus negociaciones. Ustáriz había traído de España algunos parientes y allegados á los cuales utilizó en esta ocasión, dando á unos los puestos públicos que convenían á sus intereses, y encargando á otros la gestión directa de sus negocios. Su posición oficial le

ción se terminó en Santiago, con la orden que hemos extractado más arriba; pero esa orden no debía ser presentada al gobernador de Concepción, sino cuando los franceses hubiesen pagado dieciséis mil pesos á don Juan Antonio de Espineda, jefe militar de la plaza y agente de los negocios particulares del presidente Ustáriz. En efecto, el dinero fué entregado puntualmente por el capitán Noail, comandante de otro buque francés que estaba fondeado en ese puerto. Pero esta negociación, en que habían intervenido muchas personas, no podía mantenerse largo tiempo secreta. Los mismos marinos franceses, que se creían robados de su dinero, se empeñaron en recoger los documentos necesarios para que su gobierno entablase reclamaciones diplomáticas ante la corte de España, y pidieron en vano que el corregidor de Concepción y el obispo levantasen informaciones de esos hechos. No pudiendo conseguirlo, elevaron, sin embargo, sus quejas al rey de Francia, y esas quejas transmitidas á la corte de Madrid, debían producir la caída y ruina del presidente de Chile. »(*Historia general de Chile*, tomo V, páginas 503 á 508.)

»Los hechos de un carácter análogo fueron entonces comunes en todas las colonias del rey de España. El desarrollo del comercio de contrabando en las costas americanas, era el resultado natural y lógico del régimen comercial impuesto á estas colonias, régimen excesivamente gravoso para éstas, y que, además, en esos años había llegado á hacerse insostenible desde que la guerra colosal en que estaba envuelta la metrópoli le impedía enviar regularmente sus flotas á América. Los gobernadores de estos países, que habrían tenido que sostener una lucha terrible para hacer cumplir las leyes

vendidas en Potosí por un sobrino suyo llamado don Pedro de Ustáriz. Al paso que más tarde se le acusaba de haber vendido como propiedad suya los cargos de la administración civil y militar, sus denunciadores referían que recibía de los comerciantes franceses gruesas sumas de dinero por las licencias que les concedía para continuar su negocio en las costas de Chile, á pesar de las leyes que lo prohibían y de los aparatosos bandos que había dictado el mismo gobernador. "Para " que V. M. conozca que son ciertas y verdaderas (es- " tas acusaciones), decía uno de los oidores de la real " audiencia, sírvase V. M. demandar que en la Francia " se averigüe por los libros de los capitanes que han " pasado á estos mares, las cantidades que han dado á " nuestro presidente, así por las licencias para vender " como por el seis por ciento que le han contribuído de " todo lo que han vendido, y las porciones de ropa que " les ha comprado, y reconocerá V. M. las sumas con- " siderables que le ha importado este comercio." No es increíble que el rey recurriese á este género de información para conocer la conducta del gobernador de Chile; pero ocurrió, además, otro hecho relacionado con estas expediciones mercantiles, que debía hallar mucho eco en la corte.

"Entre los buques franceses que recorrieron la costa del Pacífico vendiendo sus mercaderías, había uno llamado *San Antonio de Pádua*, cuyo capitán, Nicolás Frondac, habiendo expendido toda su carga, se resolvió á hacer un viaje á la China á traer un segundo surtido. Á mediados de 1710, vendía su nuevo cargamento, en los puertos del Perú, y se disponía á pasar á los de Chile. Advertido de todo esto el presidente Ustáriz, dió, con

no estaban directamente interesados en el mantenimiento del monopolio. Un inteligente comerciante de este país recordaba en 1797 en los términos siguientes, los beneficios producidos por aquellas negociaciones: "Tal y tan
" lucroso fué el despacho que tuvieron en sus efectos los
" primeros buques franceses que llegaron, que á porfía se
" interesaron los comerciantes de Saint Malo, á cuyo puer-
" to concedió Luis XIV el privilegio exclusivo de hacer
" el comercio del mar del Sur, en despachar nuevas expe-
" diciones con tal actividad, que en pocos años se vieron
" en los puertos de esta costa hasta doscientas velas fran-
" cesas, resultando de esta precipitación la concurrencia
" de varios buques en un mismo puerto, el acopio y
" enajenación de los efectos y, por consiguiente, la
" quiebra de los cargadores de los buques y de algunos
" comerciantes del país. Á pesar del daño de estos últi-
" mos, no pudo menos de resultar un gran beneficio al
" reino de Chile en esta comunicación directa con Eu-
" ropa.

"La provisión de víveres que hacían todos estos bu-
" ques en estos puertos determinadamente en sus demo-
" ras (estadías) y para sus viajes, la salida de cueros, cáña-
" mos y otros efectos, que la diligencia sola de buscarlos
" haría apreciables: la proporción que hasta entonces se
" había tenido de surtirse con abundancia á vuelta de un
" año, de los utensilios necesarios para las artes rudas y
" oficios indispensables, y de otros artículos que determi-
" nadamente se pidieron para el establecimiento de la in-
" dustria, que, aunque la había, no era comunicable, pues
" guardaba clausura como sus poseedores; y últimamente,
" el general beneficio de haber hecho familiar la navega-
" ción por el cabo de Hornos, son utilidades de la mayor

" importancia en el estado de atraso en que hasta enton-
" ces estuvo este reino. ¿Qué importa que los franceses se
" llevasen de él hasta los utensilios de plata más preciosos
" si su reparación era fácil, y dejaban en cambio otras co-
" sas más necesarias, más útiles y productivas? Es cierto
" que se notó entonces falta de numerario para la circula-
" ción; pero fué momentánea, y además esta falta que en
" los países donde hay muchas manos empleadas en las
" obras de industria, es daño de la nación, no podía serlo
" en un país que empleaba tan pocas en obras de esta cla-
" se, y que podía pagarlas, como todavía se practica, en
" especies de consumo." Tales fueron, expuestos en su forma más sencilla y sumaria, los resultados económicos que produjo el comercio francés durante los pocos años en que estuvo establecido.

"Aquella situación debía producir, además, resultados de otra naturaleza. Desde que recibió el primer golpe el antiguo sistema creado por los reyes de España para mantener á sus colonias segregadas de todo trato con los extranjeros, se hizo sentir una conmoción cuyas consecuencias no habría sido difícil prever. "Muchas per-
" sonas hacen derivar de este cambio pasajero los pri-
" meros principios de las ideas de independencia, dice
" un distinguido historiador alemán de nuestros días. Se
" compraba entonces más de lo que exigía la necesidad
" ó el hábito; se saboreaban los agrados de la vida, tales
" como los poseía la Europa, pero que hasta entonces
" habían sido desconocidos en las colonias; se comenza-
" ba por primera vez á abrir los ojos sobre un estado de
" cosas á que las gentes se habían habituado como á
" una necesidad inevitable. Calculábanse las inmensas
" ganancias que la ausencia de toda competencia había

ción se terminó en Santiago, con la orden que hemos extractado más arriba; pero esa orden no debía ser presentada al gobernador de Concepción, sino cuando los franceses hubiesen pagado dieciséis mil pesos á don Juan Antonio de Espineda, jefe militar de la plaza y agente de los negocios particulares del presidente Ustáriz. En efecto, el dinero fué entregado puntualmente por el capitán Noail, comandante de otro buque francés que estaba fondeado en ese puerto. Pero esta negociación, en que habían intervenido muchas personas, no podía mantenerse largo tiempo secreta. Los mismos marinos franceses, que se creían robados de su dinero, se empeñaron en recoger los documentos necesarios para que su gobierno entablase reclamaciones diplomáticas ante la corte de España, y pidieron en vano que el corregidor de Concepción y el obispo levantasen informaciones de esos hechos. No pudiendo conseguirlo, elevaron, sin embargo, sus quejas al rey de Francia, y esas quejas transmitidas á la corte de Madrid, debían producir la caída y ruina del presidente de Chile. »(*Historia general de Chile*, tomo V, páginas 503 á 508.)

«Los hechos de un carácter análogo fueron entonces comunes en todas las colonias del rey de España. El desarrollo del comercio de contrabando en las costas americanas, era el resultado natural y lógico del régimen comercial impuesto á estas colonias, régimen excesivamente gravoso para éstas, y que, además, en esos años había llegado á hacerse insostenible desde que la guerra colosal en que estaba envuelta la metrópoli le impedía enviar regularmente sus flotas á América. Los gobernadores de estos países, que habrían tenido que sostener una lucha terrible para hacer cumplir las leyes

é impedir el contrabando, prefirieron, en su mayor parte, amparar esas negociaciones y aun autorizarlas en provecho propio. En el Perú, el virrey, marqués de Castell dos Rius, que en algunos casos dió á los negociantes franceses permiso expreso para vender sus mercaderías, fué acusado ante el rey de vender esos permisos, de tener intereses en los contrabandos y de haber incrementado su fortuna por medios indecorosos y vedados; y sin los servicios prestados por él y por su familia á la casa reinante, no se habría salvado, quizá, de una ignominiosa destitución. Los gobernadores de Buenos Aires, don Alonso Juan de Valdés Juclán, que desempeñó ese cargo hasta 1708, y su sucesor don Manuel de Velasco, que fué separado del mando en 1712, dejaron un triste renombre por las especulaciones de esa naturaleza. El gobernador de Chile, don Juan Andrés de Ustáriz, como se ve, no formaba excepción entre los mandatarios españoles de esa época.

"Por más contrario que fuese á las leyes existentes, aquel comercio ejerció una benéfica influencia en estas colonias, surtiéndolas en esas circunstancias, á la vez que de algunos objetos é instrumentos industriales que jamás habían llegado á ellas, de las mercaderías que les eran indispensables y que bajo el régimen del monopolio, los americanos habían pagado á precios mucho más altos. Los colonos pudieron conocer entonces los inconvenientes de ese régimen, y desde entonces comenzaron á pensar en las ventajas que resultarían para ellos del establecimiento de un sistema comercial menos restrictivo. En Chile se recordaba hasta fines del siglo aquella era de libertad, cuya influencia en la riqueza pública había sido evidente para todos los hombres que

no estaban directamente interesados en el mantenimiento del monopolio. Un inteligente comerciante de este país recordaba en 1797 en los términos siguientes, los beneficios producidos por aquellas negociaciones: "Tal y tan " lucroso fué el despacho que tuvieron en sus efectos los " primeros buques franceses que llegaron, que á porfía se " interesaron los comerciantes de Saint Malo, á cuyo puer- " to concedió Luis XIV el privilegio exclusivo de hacer " el comercio del mar del Sur, en despachar nuevas expe- " diciones con tal actividad, que en pocos años se vieron " en los puertos de esta costa hasta doscientas velas fran- " cesas, resultando de esta precipitación la concurrencia " de varios buques en un mismo puerto, el acopio y " enajenación de los efectos y, por consiguiente, la " quiebra de los cargadores de los buques y de algunos " comerciantes del país. Á pesar del daño de estos últi- " mos, no pudo menos de resultar un gran beneficio al " reino de Chile en esta comunicación directa con Eu- " ropa.

"La provisión de víveres que hacían todos estos bu- " ques en estos puertos determinadamente en sus demo " ras (estadías) y para sus viajes, la salida de cueros, cáña- " mos y otros efectos, que la diligencia sola de buscarlos " haría apreciables: la proporción que hasta entonces se " había tenido de surtirse con abundancia á vuelta de un " año, de los utensilios necesarios para las artes rudas y " oficios indispensables, y de otros artículos que determi- " nadamente se pidieron para el establecimiento de la in- " dustria, que, aunque la había, no era comunicable, pues " guardaba clausura como sus poseedores: y últimamente, " el general beneficio de haber hecho familiar la navega- " ción por el cabo de Hornos, son utilidades de la mayor

" importancia en el estado de atraso en que hasta enton- " ces estuvo este reino. ¿Qué importa que los franceses se " llevasen de él hasta los utensilios de plata más preciosos " si su reparación era fácil, y dejaban en cambio otras co- " sas más necesarias, más útiles y productivas? Es cierto " que se notó entonces falta de numerario para la circula- " ción; pero fué momentánea, y además esta falta que en " los países donde hay muchas manos empleadas en las " obras de industria, es daño de la nación, no podía serlo " en un país que empleaba tan pocas en obras de esta cla- " se, y que podía pagarlas, como todavía se practica, en " especies de consumo." Tales fueron, expuestos en su forma más sencilla y sumaria, los resultados económicos que produjo el comercio francés durante los pocos años en que estuvo establecido.

"Aquella situación debía producir, además, resultados de otra naturaleza. Desde que recibió el primer golpe el antiguo sistema creado por los reyes de España para mantener á sus colonias segregadas de todo trato con los extranjeros, se hizo sentir una conmoción cuyas consecuencias no habría sido difícil prever. "Muchas per- " sonas hacen derivar de este cambio pasajero los pri- " meros principios de las ideas de independencia, dice " un distinguido historiador alemán de nuestros días. Se " compraba entonces más de lo que exigía la necesidad " ó el hábito; se saboreaban los agrados de la vida, tales " como los poseía la Europa, pero que hasta entonces " habían sido desconocidos en las colonias; se comenza- " ba por primera vez á abrir los ojos sobre un estado de " cosas á que las gentes se habían habituado como á " una necesidad inevitable. Calculábanse las inmensas " ganancias que la ausencia de toda competencia había

" producido á los pocos poseedores del monopolio del
" comercio colonial, y que sobre los productos exporta-
" dos é importados montaban hasta ciento setenta y dos-
" cientos cincuenta por ciento. Comparábanse los pre-
" cios fuera de toda proporción con el valor de las cosas,
" precios que, sin embargo, era forzoso pagar para las
" necesidades más indispensables de la agricultura y de
" la explotación de las minas, tanto por el azogue como
" por el hierro, cuando en Buenos Aires era preciso pa-
" gar cinco pesos por hacer herrar un caballo que se po-
" día comprar por dos pesos. Si se soportaba mal este
" sistema en la América del Norte, donde la metrópoli
" podía proveer á sus colonias á mejor cuenta y según
" sus necesidades, ¡cuánto no debía murmurarse en el
" Perú y en Chile cuando en esta época se conoció que
" la industria de España, de que estas colonias debían
" quedar tributarias, había caído en una decadencia
" completa! Se supo entonces que la España importaba
" del extranjero, á precios elevados y además en canti-
" dades insuficientes, las mercaderías de que las colonias
" tenían necesidad, aumentando así artificialmente la ca-
" restía. Se percibió que la madre patria, en otro tiem-
" po tan poderosa y colmada de oro, había empobrecido
" en el más alto grado, y que no se hallaba en situación
" ni de proveer á sus colonias ni de consumir los pro-
" ductos de éstas. Se comprendió igualmente en esa
" ocasión cuánto más ventajosa sería la reciprocidad de
" relaciones entre las colonias y la Francia ó la Inglate-
" rra, que entonces alcanzaban tanto desarrollo, que las
" relaciones que estaban obligadas á sostener con la Es-
" paña." Pero estos gérmenes incipientes de desconten-
to debían pasar por una larga y laboriosa evolución para

convertirse en hechos un siglo más tarde.» (*Historia general de Chile*, tomo V, págs. 518 á 522.)

«Para que pueda apreciarse mejor la influencia de aquellos primeros extranjeros que, en cierto número, se establecían en Chile, se nos permitirá copiar aquí una página de la historia inédita del ex-jesuíta don Felipe Gómez de Vidaurre, que casi fué contemporáneo de esta inmigración. Dice así:

«En los diez años que los franceses hicieron el comer- « cio en las costas de Chile, desde el año 1707 hasta 1717, « sacaron sumas increíbles de oro, plata y cobre. Mu- « chos de ellos, atraídos de la belleza del país, se esta- « blecieron en él y han dejado una numerosa descen- « dencia. Ellos también, es preciso confesarlo, causaron « otro grandísimo bien, que fué el enseñar diversas ar- « tes, como el de la cocina, hacer cubas y barriles, tor- « near y otras de este género. También la agricultura y « la arquitectura tomaron de ellos algunas luces; porque « siendo las casas de muy miserable construcción (hablo « de la Concepción, donde principalmente llegaron), y no « hallando suficientes habitantes en la ciudad, ellos en « Talcahuano fabricaron casas, aunque de leños, bellas « y bien entendidas, formaron sus jardines y hermosas « huertas, en que cultivaban toda especie de legumbres « y frutas, de modo que no sólo tenían en que divertirse, « sino en qué cultivar. Hicieron aún una capilla, que « hacía para ellos los oficios de parroquia. Esto que debía « haber dado celos al gobierno, y movido los ánimos de « los sucesores de Ibáñez para oponerse á una cosa que « tomaba visos de colonia francesa en Chile, no hizo tal « efecto, por temor de contrariar á la casa reinante, ó « por la utilidad que les dejaba su tolerancia, como es

fecha de 14 de octubre, las órdenes más terminantes á los gobernadores de los puertos, para proceder contra el capitán del referido buque. «Esté vuesa merced, decía, » con vigilancia si aportare á ese puerto, para hacer dili- » gencia de prender al capitán, teniente, mercaderes ó » los más de ellos que se pudieren, y confiscar el bajel. » Esto es lo que manda S. M. por su real cédula; y este » contrabando es su voluntad que sea castigado con todo » el rigor que permiten las leyes.» El *San Antonio* entró, en efecto, al puerto de Concepción el 4 de enero de 1811, y el día siguiente bajaron á tierra el capitán Frondac, un oficial, el médico de la nave y algunos marineros. El oidor don Ignacio Antonio del Castillo, que hacía las veces de corregidor, los apresó á todos ellos; pero como no tenía fuerzas para tomar el buque, se limitó á exigir inútilmente su entrega. Sin tardanza inició el proceso de aquellos individuos, tomándoles su declaración, y haciendo ostentación de un gran rigor.

«Cuando se esperaba que el desenlace de ese asunto sería la condenación perentoria de los negociantes franceses, ó á lo menos, su retención en las cárceles de Chile para ser remitidos más tarde á España, llegó á Concepción una nueva orden del gobernador Ustáriz, datada en Santiago, el 14 de enero. «Vuesa merced, decía al co- » rregidor Castillo, ha ejecutado puntualmente lo que ha » podido, prendiendo al capitán Frondac, á los oficiales » y marineros que desembarcaron en tierra; pero no ha- » biendo embarcaciones nuestras en este país con que » poder pasar á traerlos y conseguir coger el navío, no » se ha conseguido el fin discurrido. En inteligencia de » todo lo expuesto, y de no haber esperanzas ningunas » de coger el navío ni el caudal de ellos (los franceses)

" para mantenerlos en este país hasta que se ofrezca " ocasión de embarcaciones españolas en que embarcar- " los, puede vuesa merced tomarles sus declaraciones á " todos sobre si hicieron el dicho viaje á la China, con " las demás circunstancias que parecieren convenientes, " y los pondrá vuesa merced en libertad á todos. Y res- " pecto de haber órdenes del rey para que por su plata " se les dé á los navíos franceses que aportaren en estos " puertos los víveres que necesiten, permitirá vuesa mer- " ced que embarquen lo que hubieren ellos menester " para su viaje á Francia, y la sumaria me la remitirá " para enviarla en otra ocasión al rey." En virtud de una orden tan precisa y terminante, el capitán Frondac y sus compañeros fueron puestos en libertad. El 8 de febrero, después que hubieron renovado sus provisiones y concluído todos sus arreglos mercantiles, se dieron á la vela para Francia.

"El desenlace de este proceso, iniciado con tanto aparato y con tanto rigor, produjo una gran sorpresa en todo el reino. Desde el primer momento se susurró el rumor de que había mediado una escandalosa negociación; que los franceses habían comprado su libertad mediante una gruesa suma de dinero entregada al gobernador Ustáriz, y hasta se fijaba con bastante exactitud el monto de la suma pagada y los nombres de las personas que habían intervenido en esa negociación. Ese rumor era perfectamente exacto. El segundo día de su prisión, el capitán Frondac había escrito una carta al gobernador del reino, en que pedía respetuosamente que se le pusiera en libertad; pero el portador de esa carta, llamado don Juan de Chavarría, recibió también el encargo de hacer ofrecimientos de otro orden. La negocia-

le dieron algunos años más tarde; pero luego volvió á la vida de marino, por la cual tenía la más decidida afición.

"Su sagacidad de piloto experimentado, le hizo buscar un nuevo camino para abreviar aquellos penosos y largos viajes que se hacían entonces. Saliendo del Callao, probablemente por los años de 1583 ó 1584, Juan Fernández se alejó de la costa para tomar altura, favorecido por los vientos alisios, y doblando en seguida al sureste, describiendo en efecto un ángulo, cuyos lados medían centenares de leguas, llegó á Valparaíso en un mes. Había recorrido una distancia mucho mayor en la tercera parte del tiempo que empleaban sus contemporáneos en el mismo viaje cuando seguían invariablemente la prolongación de la costa. Una tradición constante, consignada por algunos escritores posteriores, refiere que el éxito del viaje de Juan Fernández fué considerado obra de hechicería, que el sagaz piloto fué procesado por la inquisición de Lima, y que le costó mucho trabajo demostrar á sus jueces que la abreviación del tiempo empleado en su navegación, era el resultado natural de haber tomado un rumbo en que se podían utilizar los mismos vientos reinantes que parecían tan contrarios á aquella navegación. El hecho no es en manera alguna improbable, y lejos de eso, es característico de las ideas y preocupaciones de la época; pero nunca hemos visto los documentos contemporáneos en que debíamos hallar los pormenores relativos á ese curiosísimo proceso.

"En este primer viaje, ó en algún otro que hizo en seguida, Juan Fernández descubrió el pequeño grupo de islas volcánicas que lleva su nombre y que recuerda su gloria de explorador. La más grande de ellas ofrecía una residencia favorable al hombre, buen clima, bosques

considerable pérdida de tiempo. Así, mientras el buque que iba de Chile al Perú empleaba un mes y á veces menos en su viaje, se consideraba feliz si á su vuelta podía llegar á Coquimbo ó á Valparaíso en tres meses. La causa de este retardo es muy sencilla de explicarse. La navegación se hacía sin alejarse de la costa, y las naves encontraban en su marcha los vientos constantes del sur, fenómeno de que no se daban cuenta cabal los pilotos de esa época, y además eran contrariadas por la corriente que partiendo del polo austral, recorre aquellas costas, y acerca de cuyo influjo no se tenía entonces el menor conocimiento. En otra parte hemos contado que el virrey del Perú don Andrés Hurtado de Mendoza tuvo el pensamiento de emplear galeras para este viaje, y destinar para remeros á los malhechores de las diversas colonias.

"Entre los pilotos que hacían la navegación de Chile al Perú hubo uno llamado Juan Fernández que tuvo la audacia de separarse de la costa buscando para este viaje un nuevo rumbo que había de inmortalizar su nombre. Volviendo del Perú en 1574, descubrió un poco al sur del paralelo 26, un grupo de tres islas pequeñas, despobladas, estériles y desprovistas de agua, á las cuales los españoles dieron el nombre de Desventuradas, creyendo equivocadamente que eran las mismas que había reconocido Magallanes en su navegación al través del oceano Pacífico, yendo del estrecho que lleva su nombre al archipiélago de las Marianas.

"Juan Fernández, como la mayor parte de los pilotos de su tiempo, servía indiferentemente en mar ó en tierra. Bajo el gobierno de Martín Ruiz de Gamboa, peleó en la pacificación y allanamiento de los indios rebelados contra el real servicio, dice el título de las tierras que se

rección de los trabajos industriales, dejaba ver el celo con que esos mandatarios velaban por los intereses comunales, pero permite también percibir los errores económicos á que obedecían, y que eran la expresión fiel de las ideas dominantes en esa época. En 1583, habiendo comenzado á tomar cierto desarrollo la exportación de sebo y de velas para el Perú, hubo un momento en que se temió que esos artículos pudiesen escasear en Chile. Sin duda alguna que esta circunstancia habría estimulado la producción; pero el cabildo, constituyéndose en protector de la comunidad, prohibió que se siguieran sacando aquellos artículos fuera del país. La modesta industria de la colonia debía vivir siglos enteros en la postración bajo el peso de las leyes y ordenanzas dictadas con arreglo á aquellos principios." (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 171 y 172).

Como hemos visto en el capítulo II, "Piratas, Filibusteros y Corsarios", de esta *Reseña*, el comercio de Chile con el Perú siguió molestado constantemente durante todo el siglo XVII y parte del XVIII por embarcaciones enemigas. Esto, unido al sistema de las flotas y galeones y á las prohibiciones absurdas de los españoles, mantuvo á la población de Chile en el más lamentable estado de miseria hasta que el contrabando de los franceses principió á darle algún alivio.

Afortunadamente, no fueron obedecidas todas las prohibiciones del Gobierno español. "Por dar amplia salida á sus acerbos vinos de Cataluña (el célebre carlón de nuestros abuelos) y al aceite de sus huertos de Andalucía y de Granada, había prohibido absolutamente la España desde que se descubrió y pobló la Nueva, así como us reinos anexos de Guatemala, y el de Costa Firme

dulces y cristalinas, grande abundan-
mariscos; pero todo dejaba ver que
usada por un sér humano.» (*Historia*
tomo III, págs. 51 á 54).
descubrimiento no fué de grande im-
o hallado por Juan Fernández para
ú á Chile importó, como ya dijimos,
En vez de una navegación de tres
iones solía extenderse mucho más, el
en uno solo, dando así grandes faci-
y á las comunicaciones administrati-
General de Chile, tomo III, pág. 57).
siglo XVI «la naciente agricultura de
mercados en que expender sus produc-
española, como sabemos, no alcanzaba
duos. No se necesitaba de una gran
satisfacer las necesidades de esa gente.
exportación había tomado tan escaso
l estaba reducido á un poco de trigo y
llevaba al Perú. Resultaba de aquí que
y agricultores de Chile, no teniendo mer-
productos, daban muy limitada extensión
y que en algunas ocasiones se hiciera sen-
la falta de trigo y de maíz. Cada vez que
el próximo arribo de alguna división de
la autoridad, en previsión de una escasez de
mandaba que se aumentasen los sembrados.
ones análogas tomaba el cabildo respecto de los
s, no porque faltasen propiamente para el consu-
o porque se hallaban lejos de las ciudades, ó por-
temía que pudiesen venderse para llevarlos á
rte. Esta intervención de la autoridad en la di-

... momento en
... escasear en
... habría
... sustituyéndo-
... se siguie-
... s. La mo-
... enteros
... ordenanzas
... *Historia*

... flotas. Fili-
... comercio de
... constantemente du-
... embar-
... de las flotas
... de los espa-
... mas lamen-
... de los

... las pro-
... amplia salida
... carlón de
... de Andalu-
... mente la Es-
... Nueva, así como
... Costa Firme

(cuyo último comprendía desde Veragua á Cumaná) el cultivo de la vid y del olivo.

"Iguales prohibiciones se habían despachado para el Perú y para Chile; pero felizmente, á virtud de la necesidad y la distancia, no habían sido obedecidas. De aquí brotaron las famosas viñas de la Nasca y de Ica, que hicieron célebre el punto que servía de salida á sus caldos moscateles (Pisco). Y de aquí también aquellos cargamentos de vinos rojos que los piratas ingleses encontraban en rimeros de botijas de greda á lo largo de la playa de Valparaíso en los últimos años del siglo XVI.

"Felipe II dió las órdenes más terminantes en 1565 al famoso virrey don Francisco de Toledo para hacer cumplir estas prohibiciones, y volvió á renovarlas su hijo Felipe III con el marqués de Montes Claros en 1610. Pero como no era ya posible suprimir aquella industria sin arruinar las colonias que la sostenían, Felipe IV, más cuerdo en esto que sus mayores, se limitó á imponer á los caldos de Chile y del Perú, el moderado derecho de dos por ciento (real cédula de 20 de mayo de 1631).

"Pero los reyes de España, en materia de monopolio no se daban fácilmente por vencidos, y por una real cédula cuya fecha era de 18 de mayo de 1595, y sobre cuyo espíritu bástanos decir llevaba el timbre de Felipe II, se prohibió de la manera más irrevocable que se llevase un sólo azumbre de vino de los puertos de Chile y del Perú, á los cálidos climas á que Panamá y Acapulco servían de mercado en el Pacífico, cuya medida confirmaron en todo su rigor Felipe III en 1620 y su sucesor en 1628. "El Consejo de Indias, dice el his- " toriador Robertson, cuidaba tanto de que las colonias

" sólo proveyesen á sus necesidades por medio de las " flotas anuales de la Europa, que para estar en seguri- " dad relativamente á este punto prohibió por leyes crue- " les y tiránicas á los españoles del Perú, de la nueva " España, de Guatemala y del nuevo Reino de Grana- " da una correspondencia entre sí que propendía ma- " nifiestamente á su prosperidad mutua. De toda la " multitud de prohibiciones imaginadas por la España, " añade el ilustrado escritor inglés, para asegurar el " comercio exclusivo de sus establecimientos de Améri- " ca, ninguna es acaso más injusta que la que acabamos " de citar, ni ninguna parece que ha producido efectos " más funestos." (*Historia de Valparaíso*, tomo I, páginas 239-40 y nota.)

Prohibida toda comunicación con el extranjero, y aun con España por vía de Magallanes y del Cabo, hasta el siglo XVII, el comercio de Chile se redujo durante los siglos XVI y XVII al tráfico local con el Perú, donde venían las escasas mercaderías europeas que entonces se internaban y adonde se retornaban unos pocos productos chilenos.

Á fines del siglo XVI todo el comercio de Chile se reducía á un poco de trigo y de vino que se exportaba al Perú. En el primer tercio del siglo XVII á estos artículos se agregaron los cueros de vaca, la grasa, las nueces, las aceitunas, los cocos, las frutas secas y un poco de aceite.

"Refiriéndose al año 1646, dice Ovalle en su *Historia* lo siguiente:

"Lo que logra en aquel país la industria humana, consiste principalmente en la cría de ganado de que hacen uso las matanzas, que apunté arriba, del sebo, badanas y

cordobanes que navegan á Lima, de donde, quedando esta ciudad con lo que ha de menester, que son veinte mil quintales de sebo cada año, y á esta proporción los cordobanes, se reparte todo lo demás por el Perú y los cordobanes suben á Potosí y todas aquellas minas y ciudades de la tierra adentro donde no se gasta otra ropa que la de Chile, y baja también á Panamá, Cartagena y á todos aquellos lugares de tierra firme; también se saca alguna de esta ropa para Tucumán y Buenos Aires y de aquí al Brasil.

»El segundo género es la jarcia de que se proveen todos los navíos del mar del sur, y la cuerda para las armas de fuego que se lleva de Chile á todos los ejércitos y presidios de aquellas costas del Perú y tierra firme, porque el cáñamo de que se labra esta provisión no se da en otra tierra que la de Chile. Sacan también el hilo que llaman de acarreto y otros géneros de cordeles que sirven para varios efectos.

»El tercer género son las mulas que llevan á Potosí por el despoblado de Atacama.

»El cuarto género son los cocos, que es fruta de las palmas, las cuales no se plantan ni cultivan sino que nacen en los montes y crecen con tanta abundancia que los cubren, y yo he visto muchas leguas de esta suerte.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 83.)

Además de las dificultades naturales que existían en aquella época atrasada, del absurdo sistema de las flotas y galeones, y de las piraterías que entonces menudeaban, aquel escaso comercio tenía que luchar con la improbidad de los gobernantes.

En 1664 y después, el gobernador Meneses cometió atropellos inauditos.

"En esos años era el sebo el principal artículo de exportación del reino de Chile. Llevábase en grandes cantidades para el Perú; pero como la producción era muy abundante, tenía un precio bastante bajo. Meneses comprendió que este comercio manejado de otra manera podría procurarle grandes utilidades. Desde el primer día que llegó á Chile hablaba de las ventajas que el país podría sacar de una reforma de este comercio. Por una serie de artificiosas diligencias creó una especie de estanco según el cual se fijaba un precio al artículo, pero se limitaba su exportación haciéndola, además, en determinadas expediciones para que, no habiendo nunca en el Perú cantidades considerables, pudiera venderse allí por un precio más alto. Esta combinación, sin embargo, no favorecía á los productores chilenos, que no podían vender más que una parte de su mercadería, pero servía admirablemente á los intereses del gobernador y de sus allegados, que comprando el sebo en Chile á un precio moderado lo vendían en el Perú como querían y libres de toda competencia. "El sebo que se comerciaba de " este reino al del Perú, trato grueso y de utilidad de " todos los vecinos de Chile, dice un documento contem- " poráneo, lo ha estancado (Meneses) y corre por su " mano, aunque está en cabeza de un particular, de suer- " te que claman los del comercio y se quedan los cose- " cheros sin que unos y otros hallen recursos en esta " tiranía."

"Como es fácil comprender, en el Perú, las consecuencias de estas medidas se hicieron sentir en breve y produjeron una grande alarma. "Es público y notorio, " decía el consulado de Lima, que el señor gobernador " don Francisco Meneses, que lo es del reino de Chile,

" procede con fraude y cavilación sólo á fin de que el
" trato del sebo, que tiene cogido por su cuenta y hecho
" estanco, y que la falta que aquí se padece, crezca y se
" aumente, como se ha aumentado, de suerte que va-
" liendo ordinariamente seis y siete pesos el quintal y
" esto fiado por uno y dos años, se da á veintiocho y
" treinta pesos, y no se halla para labrar, de que resul-
" ta el haber padecido todo este reino (el Perú), desde
" que gobierna el de Chile el señor don Francisco Me-
" neses, tanta esterilidad que ha llegado á valerse del
" aceite, y ser tan pequeñas las velas que se hacen que
" sale el quintal de sebo labrado á más de cincuenta pe-
" sos; y por cogerle siempre necesitado, respecto de
" estar á su disposición y orden los dichos bajeles, los
" va remitiendo uno á uno de seis en seis meses y mu-
" chas veces más tarde, porque sea mayor el interés,
" enviando cada año dos navíos de sebo que enviando
" muchos en más breve tiempo, sin dar lugar á que los
" particulares, que son los interesados, traigan alguno,
" de que se originan graves inconvenientes contra este
" comercio y contra el dicho reino."

"El consulado de Lima exponía claramente los perjuicios que Chile sufría con ese sistema, la perturbación general del comercio y de la navegación, la falta de retornos de las mercaderías europeas que le eran más necesarias, y la pérdida de una gran parte de los productos de la ganadería chilena, que quedaban almacenados sin poder venderse. "Y pues no es justo, agregaba, que esto
" se atrase por el interés particular de dicho señor go-
" bernador cuando le está prohibido por cédula de S. M.
" el tratar y contratar y más cuando es fraude y malicia,
" pública estorsión y fuerza que hace á los dueños de las

« haciendas y mercaderes y dueños de naos,» pedía que se levantara una información acerca de estos hechos para ponerlos en conocimiento del rey. Las declaraciones recogidas con este motivo entre las personas que habían vivido en Chile y que estaban impuestas de ese comercio, forman un cuerpo de las más tremendas acusaciones contra don Francisco Meneses. Queriendo comprobar la verdad de estos cargos, he examinado un curioso documento que arroja no poca luz sobre ellos y que los confirma. Es un informe dado en Santiago el 4 de marzo de 1673 por el capitán Gerbuimo de Ugar, escribano público y de cabildo, acerca de las licencias dadas en los años anteriores á los buques que se dirigían al Callao y puertos intermedios con frutos chilenos. En ese informe se ve que en lugar de las ocho ó nueve naves que ordinariamente salían cada año de Valparaíso con ese destino, en 1665 salieron sólo cuatro en los meses siguientes: enero, junio, noviembre y diciembre. En 1666 salieron cinco buques, en febrero, en junio, en agosto, en septiembre y en noviembre. Sus cargamentos consistían en sebo, cueros y otros artículos. Esta diminución en la exportación de Chile produjo en el Perú la carestía de que hablamos. Según parece demostrado en los numerosos documentos de la época, el gobernador convirtió en granjería casi todos los ramos del servicio público. Los capitanes de buques estaban obligados á pagarle una gruesa suma para obtener el permiso de salir del puerto, además de que se les hacía transportar graciosamente la carga que aquel funcionario enviaba como negocio particular.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 92 á 94, y nota de la pág. 164).

El sucesor de Meneses fué, sin embargo, un hombre más honorable.

"Don Juan Henríquez se había esmerado en dar franquicias al comercio suprimiendo las trabas que Meneses había puesto á las licencias de buques y á la exportación de los productos chilenos. Estas franquicias aumentaron rápidamente el tráfico elevando hasta nueve el número de los buques que salían cada año de Valparaíso como sucedió en 1671 y en 1672, y produjeron una baja considerable en los fletes. Pero á principios de junio del año siguiente, se perdió con toda su carga, á causa de un temporal de viento norte, un navío llamado *San Bernardo*. Para evitar la repetición de estos accidentes, el gobernador no halló más remedio que restablecer una antigua disposición que, aunque sancionada con las censuras del obispo de Santiago, había caído en desuso. Por una ordenanza de 14 de junio de 1673 mandó, con acuerdo de la real audiencia, que en adelante no saliese buque alguno de Valparaíso desde el 15 de mayo hasta el 15 de agosto. Tan limitado era el comercio de la colonia que esta absurda prohibición, que subsistió algunos años, no hizo sentir sus malos efectos en las transacciones mercantiles." *(Historia General de Chile*, tomo V, pág. 185).

"En cuanto á los barcos que servían para la exportación, pertenecían en su mayor número á navieros del Callao, fuera de los dos ó tres nacionales que ya hemos señalado y cuyo más antiguo conocido es el *Santo Cristo de Lezo*, de don Gaspar de los Reyes. Mas, como aquellos consistían, por lo común, en frágiles cascos, construídos en los puertos de Guatemala, y más espe-

cialmente en el astillero de Guayaquil, por ignorantes carpinteros de ribera, ó tenían muy poca dura contra la broma, ó solían irse con más frecuencia á pique. No era menor parte en estos siniestros la podredumbre de las maderas y la supina ignorancia de los pilotos, que el exceso con que se cargaban aquellas malas embarcaciones, á fin de aprovechar la estación propicia de los vientos, pues era raro y singular el buque que hacía hasta dos viajes por año del Callao á Valparaíso.

"Había desde antiguo leyes prohibitivas sobre este particular, porque los españoles, aceptando la etimología de la palabra *buque* que antes hemos señalado, sostenían con su publicista Sebastián de Covarrubias "que al bu- " che no debía cargársele sino con aquello que podía " digerir." Alababa el padre Ovalle lo apacible de la navegación de Chile á las costas del Perú; "y si hay al- " gún peligro, añade, en el propósito de que hablamos, es " el que halla la codicia de los cargadores que, fiados en " la apacibilidad del mar y que la navegación de Chile " á Lima es á popa, suelen cargar los navíos hasta las " jarcias. No es encarecimiento, porque los he visto " salir del puerto arracimadas las jarcias de mil trastes " y cosas de comer para la navegación, y aunque asistan " los oficiales reales para que no se carguen los navíos " más de lo conveniente, es por demás, que de ordinario " salen hundidos dentro del agua hasta las últimas cin- " tas." (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 246 y 7).

El predominio de los navieros del Callao duró hasta el fin de la dominación española. El secretario del Consulado de Santiago decía en su Memoria de 1802: "Y en efecto, cualquiera que considere la situación geográfica y mercantil de este reino, y advierta que es una faja de

terreno fértil y productivo estrechada entre mar y cordillera, con varios puertos, algunos excelentes y otros bastante cómodos, con poblaciones á su norte en la costa, que careciendo de mucha parte de nuestros frutos, los consumirían; se admirará de que no tenga de su propiedad más que tres ó cuatro buques en el puerto de Talcahuano; atribuirá á indolencia de sus habitantes que dejan arrebatar de sus manos el exceso de ganancia que hay de vender en el paraje de acopio al paraje de consumo; alabaría seguramente las dos expediciones hechas á San Blas, y esfuerzo de constancia en la boca de Maule que ha hecho nuestro digno cónsul que se despide; pero dirá que todos estos esfuerzos son muy cortos respecto de la extensión que deben tener nuestras pretensiones, atendida nuestra situación y suelo: lo dirá con tanto más fundamento cuanto que es cierto que la compra y la conducción de nuestros propios frutos constituye la riqueza de muchos comerciantes de fuera. Y á la verdad que no tener este reino navíos propios en que exportar sus frutos y producciones es tanta indolencia como lo sería, teniendo tan buenas partes para multiplicar la crianza de mulas, abandonar ésta, y dejar que se hiciesen las conducciones á este reino y en su tráfico interior con recuas del otro lado de los Andes. ¿Qué no se perdería en semejante abandono? Pues igual pérdida hay en la conducción marítima.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, tomo I, pág. 324).

«En aquellos tiempos (1679), veíase la colonia muchas veces coartada por su propia abundancia, pues siendo la exigencia anual en Lima é intermedios, de sólo veinte ó veinticinco mil zurrones de sebo, que era el ramo más noble y más considerable de salida, su abun-

dancia excesiva en las haciendas y en las bodegas de Valparaíso hacía decaer su precio, poniendo al país todo á los pies de los jaboneros del Perú.

"Celebró con este motivo, y para poner remedio al daño, un curioso acuerdo el Cabildo de Santiago en los primeros días de diciembre del año de 1679, esto es, en época precisa en que por la madurez de los pastos comenzaban las matanzas. Presidió la célebre sesión el corregidor don Pedro de Amasa, y allí propuso, á fin de mantener en moderado precio los sebos destinados á exportarse en aquella temporada, que "cada uno de los " vecinos cosecheros (asi dice el acta original que tene- " mos á la vista) no se excediese en el beneficio de su " matanza, ó por lo menos, no pudiese conducir al puerto " de Valparaíso más cantidad que la que se prorratase " entre ellos."

"Aceptado el principio salvador, que consistía, no obstante, en reservar una fracción mínima, fijada á cada hacendado, del producto de sus matanzas, para de esta manera ganar en precio lo que se perdía en abundancia, nombróse una comisión de regidores, encargada, bajo la responsabilidad de un solemne juramento, á fin de conformarse á derecho y á equidad, de acercarse al presidente, que lo era á la sazón Henríquez, y pactar con él los procedimientos á que debería sujetarse aquella gran medida.

"Cupo esta honra á los regidores don Martín Ruiz de Gamboa, don Francisco Briceño, don Gaspar de Hidalgo y don Antonio Caldera, (todos encumbrados apellidos de la aristocracia santiaguina) y á los alcaldes don Pedro Bravo y Lorca, que lo era en aquel año de encomenderos, en su calidad de mayorazgo, título inmediato

á un marquesado, y don Pablo de Villela, alcalde de vecinos.

"Delegó el capitán general, por su parte, las facultades necesarias en el licenciado don Juan de la Cerda, que parece era el consultor general de todos los graves negocios coloniales. Y después de largos y secretos debates, se adoptaron los acuerdos siguientes: Se enfardelaría el sebo en zurrones de seis arrobas y se asignaría á cada estanciero el número que le cupiera en el prorrateo general. Para hacer esto efectivo, cada propietario marcaría á fuego sus fardos con la marca de la hacienda, penándose á los que omitieran este requisito con la multa de doscientos pesos, enorme en esos años.

"En seguida se procedería de tal suerte que todo el sebo de la cosecha anterior que existiese arrumado en las bodegas del puerto, fuese expendido á cualquier precio. Con este propósito, un regidor iría á practicar un registro general en las bodegas de aquél, á fin de que no quedase un solo zurrón rezagado. Para esto se aguardaría hasta el mes de abril de 1680, en cuyos últimos días se cerraba la feria ó temporada de verano de Valparaíso, y comenzaban á darse prisa en el despacho los maestros de navíos, por temor á los nortes de mayo. Había en esto suma habilidad y una especie de disimulada represalia contra la tiranía de los fabricantes de velas y jabón de la ciudad de los Reyes, pues aquéllos, obligados á no volver de vacío, habían de pagar por las cecinas precios más acomodados al sabor de los oprimidos y vejados estancieros. Para dar estricto vigor á esta parte del acuerdo, se castigaría al bodeguero ó maestre de nave que embarcase sebos nuevos antes del plazo ya fijado, con la pena de quinientos pesos, que equivalía por

entonces á una mediana fortuna. Además, se nombrarían comisarios suficientemente autorizados para que, á la entrada de los tres caminos que desembocaban en la playa del puerto, esto es, en el de Quillota y los dos de mulas y carretas de Santiago, registrasen con prolijidad las arrias y vehículos que llegasen antes del mes señalado como fatal para las remesas. En caso de contrabando, tenían aquellos facultades para decomisar los sebos, las lenguas y hasta los guachalomos, cuyos últimos solían ser, sino la parte más gorda, la más sabrosa de los cargamentos. Convino el Cabildo, el Presidente, todo el pueblo en aquel grave ajuste, que sólo pudo dar pesadumbre, y no pequeña, á la gente estante ó transeúnte del valle de Quintil, y se sancionó solemnemente en un cabildo general que se celebró el 14 de diciembre del año recordado.

«Duró, según parece, en fuerza y provecho aquel arbitrio por espacio de nueve años. Pero algún abuso ó relajación debió de ocurrir en las cosechas de 1688, porque el 15 de mayo de ese año, época en que para los hacendados se cerraba herméticamente el puerto, el cabildo de Santiago volvió á celebrar un acuerdo extraordinario para evitar otra vez los efectos del crudo despotismo é insolencia de los monopolistas del Perú.

«No consta con la debida precisión cuál fuera aquella medida y sus detalles, porque el libro de actas del ayuntamiento de ese año se halla lastimosamente mutilado.

«Pero colígese por otros documentos, que la sustancia de aquélla consistió en no permitir que buque alguno de la carrera del Callao é intermedios saliese de Valparaíso, sino cuando tuviese toda su carga completa. El remedio, á la verdad, era algo como obligar al comercio

de Lima á comprar por fuerza y más de lo que necesitaba; pero, al mismo tiempo, manifiesta el extremo de pobreza y abatimiento en que se hallaban sumergidos los chilenos.

"No obstante esto, en alguna manera minoróse aquel despótico arbitrio por acuerdo de 4 de febrero de 1689. En ese día se dispuso que los oficiales reales y el gobernador de Valparaíso pusiesen en franquía los buques del cabotaje, una vez que sus maestres exhibiesen en su bodega la mitad del cargamento, obligándose por fianzas ú otro empeño á manifestar el resto en la oportunidad debida." (*Historia de Valparaíso*, tomo I, páginas 243 á 245.)

Al terminar el siglo XVII "la agricultura, por la escasez de brazos para cultivar las grandes extensiones de terreno que formaban las estancias y más que todo por la falta de mercados en que expender los frutos, se mantenía en un lastimoso estado de postración, produciendo sólo lo necesario para el consumo del país y para la exportación de vino, cueros, carne salada, sebo, jarcia y frutas secas que se sacaban para el Perú. La exportación de sebo, de grasa, de cueros y de carne salada ó charque, llegó á tomar grandes proporciones. Á pesar del aumento natural de los ganados, se llegó á temer que no bastasen para el comercio de esos artículos que se hacía con el Perú. En la segunda mitad del siglo XVII los explotadores de este negocio comenzaron á introducir ganado de las provincias situadas al lado oriental de las cordilleras, utilizando para ello los boquetes del sur y los servicios de los indios. De esta manera los ganados conservaron un precio sumamente bajo, hasta el punto de valer una vaca sólo un peso y medio. En cambio, los

frutos de la agricultura propiamente dicha, cuya produc ción exigía una fuerza de trabajo y un interés que la hubiese estimulado, mantenían precios mucho más altos y que no guardaban relación alguna con el valor de los otros alimentos ni con el poder productor del país. El precio corriente de una fanega de trigo en el penúltimo decenio del siglo XVII era de dos pesos y más, si bien algunos especuladores sabían procurárselo hasta por medio peso con sólo comprarlo en yerba, como se decía, esto es, pagándolo al productor dos ó tres meses antes de la cosecha.

"Á pesar de que la vida normal de la colonia, la falta de libertad comercial que impedía las grandes especulaciones, tendía á mantener la uniformidad constante en el precio de los productos de la agricultura, pasaron éstos por alternativas considerables que aumentaron ó disminuyeron sus utilidades.

"Después de la grande insurrección de los indios en 1655, cuando éstos destruyeron las estancias del sur del río Maule, dando muerte ó haciendo huir á todos los españoles que habitaban esa región, los productos de la agricultura, particularmente el trigo y los ganados, alcanzaron un alto precio desconocido hasta entonces, y que se mantuvo por algunos años, reportando beneficios crecidos á los encomenderos de Santiago. Más tarde, en 20 de octubre de 1687, ocurrió en el Perú un espantoso terremoto que arruinó á la ciudad de Lima. Hízose sentir allí la falta de bastimentos, y fué necesario pedirlos á Chile. Aquel país había producido hasta entonces el trigo necesario para su consumo; pero siguiéronse á esa catástrofe algunos años en que las cosechas de este cereal fueron escasísimas y en que se creyó que el terre-

moto había esterilizado las tierras para su cultivo. La exportación de trigo tomó en Chile un gran desarrollo; y como la producción no correspondía con la demanda creada por estas nuevas necesidades, su precio se triplicó antes de mucho (de dos á seis pesos). El proveedor del ejército, don Francisco García Sobrazo, no pudo cumplir sus compromisos de suministrar trigo por el precio estipulado; y obligado á ello por su contrato, según disposición del gobernador Marín de Poveda, provocó ante la audiencia litigios que fueron muy ruidosos. Una situación semejante habría debido hallar un remedio natural en un aumento de producción que habría sido de gran provecho para los estancieros de Chile.

"Pero, además de que este país no estaba preparado para hacer rápidamente un nuevo esfuerzo industrial y de que la gran diminución de los indios de encomienda no permitía dar un impulso extraordinario á los trabajos agrícolas, sobrevinieron, desde 1693, algunos años poco favorables para la agricultura, en que la escasez de las cosechas y el aumento de la exportación amenazaron producir el hambre en las poblaciones. El gobernador, de acuerdo con el cabildo de Santiago, acordó en marzo de 1696 prohibir la exportación de trigo mientras no se hubiesen hecho los acopios para el mantenimiento del ejército. Parece, sin embargo, que, á pesar de esta prohibición, algunos de los allegados del gobernador vendían permisos para exportar el trigo mediante el pago de un peso por fanega, fraude escandaloso que al paso que revela la desmoralización administrativa de la época, explicaría el alto precio de 25 y 30 pesos en que, según se cuenta, llegó á venderse el trigo en Lima por esos años. Á pesar de éstos y otros entorpecimientos que se

suscitaron más adelante, la exportación de trigo para el Perú se regularizó á principios del siglo siguiente, tomó mayor desarrollo y pasó luego á ser la vida de la agricultura de Chile durante el último período de la dominación colonial.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 294 á 298.)

«El viajero Frezier, que se muestra maravillado de la abundancia y de la calidad de la producción de las frutas europeas en Chile, da también algunas noticias sobre la producción y el comercio del trigo. «Durante los ocho « meses (1712-1713) que permanecimos en Valparaíso, « salieron treinta buques cargados de trigo, cada uno de « los cuales llevaría seis mil fanegas ó tres mil cargas de « mula, que es una cantidad suficiente para alimentar « sesenta mil hombres durante un año. Á pesar de esta « grande exportación, el trigo tiene un precio bajo. La « fanega, es decir, ciento cincuenta libras, no cuestan « más que de 18 á 22 reales... Á menos de estar infor- « mado de la calidad de la tierra que da ordinariamente « 60 y 80 por uno, no se puede comprender cómo un « país tan desierto, donde no se ven tierras labradas sino « en algunos valles de diez en diez leguas, puede sumi- « nistrar tanto grano además del que necesita para ali- « mentar á sus habitantes.» «En el distrito de Coquim- « bo, dice en otra parte, la fertilidad de la tierra retiene « mucha gente en el campo, en los valles de Elqui, So- « taquí, Salsipuedes, Andacollo, Limarí, etc., de donde « se saca trigo con que cargar cuatro ó cinco buques de « cerca de 400 toneladas para enviar á Lima. Esos va- « lles suministran á Santiago cantidad de vino y de aceite « que es estimado el mejor de la costa. Estos productos, « unidos á un poco de sebo, cuero y carne seca, hacen

" todo el comercio de este lugar, donde los habitantes " son pobres por su ociosidad y por los pocos indios que " tienen para su servicio."

"Más interesantes son todavía las noticias que este curioso observador consigna acerca de la producción agrícola de las provincias del sur. Comienza por dar cuenta de la introducción de ganado que ya entonces hacían los indios del sur, trayéndolo al través de la cordillera, de las llanuras del Paraguay, nombre que los geógrafos extranjeros daban entonces á las pampas; pero Frezier exagera indudablemente la importancia de ese tráfico. " Por medio de estas comunicaciones, dice, se reempla- " zan todos los años las masas de bueyes y de cabros " que se matan en Chile por millares para sacar el sebo " y la grasa, que en toda la América austral española " reemplazan á la manteca y al aceite, cuyo uso no es co- " nocido en la preparación de los guisados. Hacen secar " al sol ó ahumar la carne para conservarla. Esas ma- " tanzas ó carnicerías, proporcionan los cueros de buey " y particularmente los de cabro, que preparan como " marroquí, bajo el nombre de cordobanes y los envían " al Perú para hacer zapatos, y otros usos. Además del " comercio de cueros, sebo y carne salada, los habitantes " de Concepción hacen también el de trigo, cargando " todos los años ocho ó diez buques de 400 á 500 tone- " ladas para enviar al Callao, además de la harina y ga- " lleta que venden á los buques. Esto sería poco para " un país tan bueno si la tierra fuera cultivada. Es muy " fértil y tan fácil de labrar, que no se hace más que " rasguñarla con un arado hecho ordinariamente de una " sóla rama de árbol tirada por dos bueyes, y aunque el " grano queda apenas cubierto, no rinde menos de un

" céntuplo. No necesitan cultivar las viñas con más cui- " dado para tener buen vino; pero como no saben barni- " zar las botijas, es decir, los cántaros de barro en que " lo ponen, están obligados á cubrirlas con una capa de " un alquitrán, lo que, unido al gusto de los cueros de " cabro en que lo transportan, le da un sabor amargo y " un olor á que no se acostumbra uno sino con trabajo. " Las frutas se producen de la misma manera sin que se " tenga el cuidado de hacer ingertos. Las peras y las " manzanas se producen naturalmente en bosques, y al " ver la cantidad que hay, cuesta trabajo comprender " cómo estos árboles han podido multiplicarse y exten- " derse en tantos lugares después de la conquista." (*His- " toria General de Chile*, tomo V, págs, 298 y 99, nota).

"El monto de la exportación del trigo estaba sujeto á las alternativas que hemos señalado. Frezier lo calculaba en 1714 en 140,000 fanegas, y según Bravo de Laguna era, cuarenta años más tarde (1745), de algo más de ciento cincuenta mil. Pero, por un término medio equitativo, puede establecerse que la cantidad depositada cada año en las bodegas de Valparaíso ascendió á cien mil fanegas anuales durante los primeros sesenta años de la exportación (1690-1750). El resto la sumistraban Concepción y aún en pequeñas cantidades los valles de Coquimbo, Ovalle y Elqui especialmente. (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 330).

En aquel tiempo ya se exportaba también un poco de cobre de Coquimbo para el Perú. Todos los productos de Chile que á fines del siglo XVII se exportaban para el Perú, es decir, cuando el comercio de trigos ya había tomado algún impulso, cabían en veinte ó treinta de los pequeños buques que se usaban en esa época. Pero el

tráfico de exportación tomó luego tal desarrollo, que llegó á producir alarmas en Santiago.

"Encareció, en efecto, el pan durante la cosecha de 1695-96, de modo que no sólo el Municipio de Santiago, sino el presidente mismo del reino creyeron urgente tomar medidas de severa trascendencia. "Por " cuanto se ha reconocido, escribía el celoso capitán ge- " neral don Tomás Marín de Poveda al cabildo de San- " tiago el 28 de febrero de 1696, que hay falta de pan " cocido para el sustento de esta ciudad, y que se ha " encarecido con el pretexto de enagenarse el trigo para " la Ciudad de los Reyes, se hace preciso ocurrir al reme- " dio de esta exorbitancia."

"Encargaba, en consecuencia, el presidente al ayuntamiento, donde empero se sentaban los más copiosos trigueros del Mapocho, que evitara la extracción excesiva de las cosechas, y estableciera un moderado arancel de " precios "así para que el labrador (decía aquél en su " carta auténtica que tenemos á la vista) quede intere- " sado y se aliente la labranza y beneficio de la tierra, y " bien premiado por su trabajo, como para que sobre el " precio congruente no haya exceso en los panaderos."

" No podríamos asegurar si el Cabildo de Santiago acogió aquel mandato con alegre corazón. Iba en ello, es verdad, el bien de la República; pero tratábase también de poner puertas á sus trojes y graneros, cuando apenas comenzaban las mieses á trocarse por las barras de Potosí, y era natural que se sintiesen contrariados. Lo más usado en tales casos era poner el marco del arancel y de la tasa á los panaderos, que entonces eran un gremio numeroso.

"Mas, en honor de aquel cuerpo público sea dicho, por

lo que aparece de los documentos públicos conservados en su archivo, sus miembros se mostraron en tal coyuntura dignos de sus puestos. El procurador de ciudad presentóse sin tardanza al presidente, solicitando expidiese un bando en que bajo las más severas penas se prohibiese la extracción del trigo. Y como aquella providencia se demorase y más de lo que el interés público podía consentir, un eminente personaje del vecindario y del cabildo, el general don José Collart hizo indicación, en la sesión que el último celebró el 13 de marzo subsiguiente, para que se exigiese del capitán general una inmediata solución.

"Expidió éste, en consecuencia, un edicto prohibitivo. Y el Cabildo, empeñado en darle cumplimiento, comisionó nada menos que á su primer alcalde don Pedro Velázquez Covarrubias y Lisperguer, para ir en persona á ponerlo por obra en Valparaíso, facultándole para registrar todas las bodegas del puerto, detener las arrias de mulas ó los convoyes de carretas que se dirigiesen allí por los caminos, y aun para embargar aquellas porciones que, con el objeto de embarques clandestinos se hubiesen conducido á las haciendas de la costa. (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 255).

"La fiebre de los cosecheros, excitada por los maestres de los buques surtos en Valparaíso, no se apagaba con aquellas prohibiciones, y al contrario, consta de los libros del cabildo de Santiago que aun á mediados de abril (1696), época en que se hacía forzosa la vuelta de las naves al Callao, se hallaban los campos de Santiago y de Colchagua invadidos por agentes compradores del grano codiciado.

"Por esos días había llegado también á Valparaíso la

almiranta de la armada del mar del sur, y decíase que su destino era, no ya como antaño, el proteger con sus cañones el transporte de los tesoros de las flotas sino locupletar su bodega de la semilla que valía ya tanto como el oro.

"En Concepción, las cosas llegaron hasta el escándalo, hasta el crimen. Hostilizados los navieros por el bando de prohibición, ofrecieron al corregidor que entonces regía en aquel puerto don Alonso Sotomayor y Ayala, el crecido soborno de un peso por cada fanega que les permitiera embarcar de contrabando, y consintiólo por esa tasa aquel triste funcionario. Así al menos lo declararon en Valparaíso el 7 de noviembre de aquel mismo año, en un pleito que promovió contra el Fisco el proveedor de harina del ejército, y más como cómplices que como testigos, los maestres don Lorenzo Cárcamo y Caravantes (que lo era del navío *Sacramento)* y don José de Rubina, propietario á la sazón del antiguo *Santo Cristo de Lezo*, don Gaspar de los Reyes, cuyo viejo casco había recibido, hacía ya cerca de veinte años, el plomo de los bucaneros.

"La exportación del trigo fué tomando regularidad y solidez con el transcurso de los años. La penuria de los campos del Perú hizo indispensable la medida arbitraria pero salvadora de rebajar el monto de los censos que los gravaba (17 de mayo de 1707) al paso que en este mismo año (17 de mayo) el presidente Ibáñez dictó en Chile las primeras ordenanzas que determinaban los límites á que debía llegar la extracción, tanto para evitar que su exceso hiciera caer los precios á un nivel perjudicial en los mercados del Perú, como para poner á salvo nuestras poblaciones de los peligros á que la codicia

las había expuesto bajo el gobierno de su predecesor.

"Aquel inesperado y vigoroso tráfico dió entretanto nacimiento á dos nuevas industrias de considerable aliento entre ambos países, entre el productor y el que consumía. Los capitalistas de Lima, por una parte, encontrando á la sazón cerrada, mediante la prolongada guerra de sucesión, que comenzó en el primer año del nuevo siglo, las puertas de la feria de Panamá, destinaron sus caudales y sus barcos, ya ociosos, á aquel nuevo ejercicio, y aún de los últimos hicieron construir en el astillero de Guayaquil algunos de extraordinaria capacidad y de formas especiales para conducir el trigo á granel á sus bodegas.

"Al propio tiempo los hacendados chilenos fomentaron por su cuenta el establecimiento de grandes bodegas en la playa del puerto, fuera edificándolas de su haber particular como lo practicaron muchos, fuera suministrando avíos á otros especuladores.

"Tal fué el origen de los dos grandes gremios rivales de los navieros del Callao y de los bodegueros de Valparaíso, de cuyos planes de recíproco monopolio, para dañarse inconsiderada y torpemente los unos á los otros, de cuyos interminables litigios, de cuyos avenimientos ocasionales y aún alianzas solemnes para poner bajo su ley á los panaderos de uno y otro reino, y por medio de éstos á todos sus habitantes, de cuyos contrabandos, en fin, trampas, quiebras y demás episodios mercantiles durante una era de aprendizaje y monopolio, están llenos los archivos y la tradición." (*Historia de Valparaíso* tomo I, págs. 253 á 57).

"En cuanto al comercio de importación, que sólo comenzó para nosotros cuando tuvimos algo que enviar

á nuestros vecinos, remitíanos el Perú, en cambio de nuestros sebos y de nuestros trigos, del orégano y de los huesillos, sus azúcares, sus paños de Quito, los groseros tejidos de la provincia de Tocuyo y especialmente los pesos fuertes de sus casas de moneda de Lima y Potosí. En cuanto al vino y los ponchos que nosotros despachábamos á los territorios bañados por el río de la Plata, cuya parte más cercana (las tres provincias de Cuyo) hacía aun parte del propio nuestro, pagábamoslos aquéllos con sus ganados y el acarreo de la yerba del Paraguay. En cuanto al déficit en contra nuestra, que solía ser muy considerable por la diferencia en el valor específico de los artículos de cambio, cubríamoslo, á nuestro turno, con el exceso de numerario importado de Lima.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 336).

«Los daños y pérdidas causados por el terremoto de 1730, mucho menos considerables de lo que se había creído al principio, habrían sido fácil y prontamente reparados si la industria del país hubiese correspodido á la riqueza natural de su suelo.

«Pero sometida á trabas de todo género, limitada la producción agrícola á las necesidades del corto consumo interior y del pequeño comercio de exportación que entonces se hacía, la agricultura, que era la principal fuente de riqueza pública, llevaba una vida enfermiza y precaria. Aun en esos momentos nuevas ordenanzas habían venido a aumentar los embarazos que el régimen existente ponía á su desarrollo.

«Chile gozaba ya en esos años de un notable prestigio como fuente de provisión del virreinato del Perú. «Siempre ha merecido atención el reino de Chile por lo « que mira á su absoluta importancia; pero superior por



" lo que toca á la respectiva de esta ciudad (Lima), es-
" cribía en su lenguaje oscuro y laborioso el virrey del
" Perú marqués del Castel Fuerte. Por la primera, es
" bien notoria la excelencia de un país que es el paraíso
" de esta América, y lo es de todo el orbe, y la necesi-
" dad de mantenerlo defendido contra el duplicado ata-
" que que puede padecer de los bárbaros confinantes
" que siempre amenazan sus ciudades, y de navegacio-
" nes extranjeras que pudieran invadir sus puertos. Por
" la segunda, es igualmente manifiesta la insigne inde-
" pendencia que esta capital (Lima) tiene de un reino
" que es el almacén de las precisas especies que le envía,
" y el depósito de los granos con que la alimenta, tan
" difíciles de hallar en otra cualquiera parte de estos
" dominios, que sin Chile no existiera Lima; con que
" por todas estas razones se hace infinitamente precisa
" la asistencia de este reino."

"Pero si bien es cierto que se reconocía la importancia de la producción del reino de Chile para proveer al Perú de algunos de los artículos más indispensables, el interés de los especuladores por una parte, y las erradas ideas económicas de la época por la otra, tendían á aumentar las restricciones que embarazaban al comercio y á la industria." (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 74 á 75).

"Parecería, en efecto, á la primera vista que, existiendo en el país una producción tan fácil, tan barata y tan abundante, como era en esos años la de Chile, y encontrándose á sus propias puertas, á fin de conseguir desahogada salida á aquélla, un mercado tan firme como el del Perú, un gran interés armónico hubiera surgido entre todos los elementos llamados á participar en aque-

lla sencillísima negociación, esto es, entre el hacendado de los valles de Chile, el bodeguero de Valparaíso, el naviero del Callao, y por último, los panaderos de Lima.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 324).

«Los navieros del Callao, sin embargo, desocupados sus barcos á virtud de la paralización del comercio de flotas por la vía del norte; construídos otros mucho mayores para la conducción de trigos á granel, sobrados aquéllos en capitales, y por último, mancomunados en un propósito exclusivo, presentáronse en la costa de Chile, desde que comenzó el acarreo del trigo, como los árbitros arrogantes del mercado, tasando sus precios y fijando el monto de la exportación en cada cosecha. No se alumbró al principio á los chilenos otro remedio contra aquel despotismo extranjero que la resignación, porque ni sostenían buques propios, salvo tres ó cuatro embarcaciones costaneras, ni poseían capitales, ni siquiera ardides con qué defenderse.

«Los hacendados se constituyeron, pues, en mansas víctimas de los monopolistas, al paso que los bodegueros, de buen ó mal grado, se contentaban con hacerse cómplices de los últimos.

«Mas, á poco de esta humillación, reflexionaron los hacendados del Mapocho que en aquella de trigos iba envuelta una de mucho mayor entidad para la orgullosa corte de Lima, cual era la de su vientre. Y se pusieron en sus cabales contra los insolentes navieros del Callao, que no eran sino los grandes magnates y marqueses de Lima. En su nombre, á la verdad; ó en el de sus consignatarios, manteníase ese pingüe giro y aquella arrogancia de señores contra los humildes guasos de Chile.

«De aquí el origen de aquella famosa diputación de

bodegas que ideó el cabildo de Santiago y que puso en ejecución con éxito indisputable mientras hubo pureza en su administración.

"Consistía la diputación en la superintendencia superior que se atribuía á un alto funcionario de la colonia, nombrado á veces por el propio ayuntamiento y otras por el presidente (sobre cuyo punto hubo acaloradísimas disputas), y el cual, constituído en Valparaíso, manejaba el ramo de trigos. El diputado de bodegas no era sino un gran consignatario único. Él visaba los vales de las bodegas particulares y los rubricaba, anotándolos; él sólo hacía todas las ventas é imponía los precios; él determinaba el plazo en que debiera empezarse el embarque de los trigos nuevos (pues el fletamento de éstos era siempre la codicia de los maestres), lo que tenía lugar sólo cuando ya se habían despachado los rezagados del año anterior; él, por último, fijaba el monto de la internación de trigos en el puerto, á fin de no hacer decaer su precio con el exceso de la oferta, y repartía los provechos entre todos los interesados. En una palabra, el diputado de bodegas era en Valparaíso una entidad equivalente al gremio de navieros en el Callao, como que su principal cometido estaba cifrado en contrarrestar las miras de los últimos. Debía, por consiguiente, aquel funcionario público residir en el puerto de una manera casi permanente, y su remuneración, que ciertamente no era exigua, consistía en un cuartillo que se cercenaba al real del bodeguero. Con una exportación de 150,000 fanegas de trigo y los demás artículos de salida acostumbrados, el diputado de bodegas tenía, por tanto, un sueldo casi equivalente al del capitán general. Fué, el primero, según parece, de aquellos felices funcionarios

un alcalde del municipio de Santiago, llamado Jara Quemada, vecino probo y celoso, que dió excelentes cuentas de su comisión, ejemplo que desgraciadamente no fué de todos imitado. Por lo demás, alternábanse en aquel lucrativo afán, de dos en dos años, los alcaldes y regidores perpetuos del ilustre ayuntamiento de Santiago. ¡La caridad por casa!

Fué, con todo, el último de la serie en el período de que nos ocupamos (1700-30) el general don Juan de Olano, mercader de Valparaíso, según se deja ver, y á quién, con gran alharaca del cabildo de Santiago, por la usurpación de sus facultades, nombró con omnímodos poderes el 19 de agosto de 1730 el presidente Cano.

"Irritados á su turno los navieros del Callao, no tardaron en volver la mano á los chilenos, y como eran aquellos más fuertes, resultó el mandoble algo pesado. Tomando, por ejemplo, el arbitrio mismo de los hacendados de Chile, los armadores peruanos constituyeron su propia diputación, y en ella se hicieron poderosos. Reunieron todos sus buques bajo una sola mano; acordaron que no viniese á Chile sino un comprador único, y por último que no se embarcasen sino aquellos trigos que fuesen de su agrado, desdeñando los añejos, é imponiendo en todo la ley de su oro y de su omnipotencia. Mediante este sistema, los monopolistas del Callao subordinaban á sus intereses el comercio entero del trigo, tanto en Lima como en Valparaíso y en Concepción, porque siendo ellos los dueños exclusivos del artículo, los panaderos debían pagárselo según fuera su absoluta voluntad. En vano fué que éstos intentaran emanciparse despachando á Chile, por su cuenta, dos barcos de un naviero llamado don Marcos Sáenz, que se había resis-

mitido ponerlas á los vendedores al menudeo, y además una cédula especial dada en 22 de diciembre de 1651, por la cual se prohibía la tasación de los frutos de Chile, y se concedía toda libertad en su comercio de exportación. Pero más que el prestigio de todas estas leyes debía influir otra consideración en el ánimo del virrey. El presidente de Chile, en defensa de los intereses de sus gobernados, estaba resuelto á mantener en los puertos de este país la tasa de los trigos y de los sebos que se exportasen para el Perú, fijándoles un precio á que no fuera posible sacarlos para ir á venderlos por el dinero á que los había tasado el virrey.

La representación del Cabildo de Santiago se refería, además, á otra medida tomada por el virrey del Perú que perjudicaba igualmente al comercio de Chile. Cerrados los puertos de aquel país al comercio extranjero, los buques contrabandistas no se acercaban á las costas pobladas, pero frecuentaban algunas caletas desiertas en donde vendían sus mercaderías á las embarcaciones que salían del Callao con el pretexto de venir á Chile. Como esas ventas se hacían únicamente al contado y por medio de moneda sonante, el virrey creyó posible impedirlas definitivamente prohibiendo que las embarcaciones que salían para Chile cargasen dinero, y mandando que las ventas de trigo se hicieran en el Perú, en donde los comerciantes invertirían el producto de ellas en la compra de las mercaderías que quisiesen traer de retorno. El Cabildo de Santiago sostenía que este sistema ofrecía todas las desventajas posibles para el reino de Chile, y entre ellas la de privarlo del medio circulante para sus transacciones comerciales. El virrey del Perú, en virtud de estas representaciones, reunió á la audiencia de

recer, y en las haciendas vecinas á Lima se cultivaba otra vez el trigo. Chile enviaba entonces cerca de ciento cincuenta mil fanegas por año que se vendían á precios más altos ó más bajos según la abundancia de las cosechas y del mercado, pero en todos casos en condiciones en que los hacendados del Perú no podían entrar en competencia, por cuanto el costo de producción era allí mucho más subido. En vista de las representaciones de éstos que pedían fomento y protección para su industria, se habría querido prohibir en lo absoluto la importación de trigo de Chile; pero siendo la producción del Perú absolutamente insuficiente para el consumo del mismo país, se discurrió otro arbitrio no menos absurdo mandándose que nadie pudiera vender trigos á otro precio que el de seis pesos por fanega, cantidad que se creía bastante para sostener y estimular aquel cultivo. Este arbitrio no produjo los resultados que se esperaban. Al paso que la producción del Perú no pudo tomar el incremento conveniente para hacer innecesaria la importación de los trigos de Chile, los agricultores de este último país, representados por el cabildo de Santiago, demostraron en una solicitud de fecha 10 de marzo de 1724 que la tasa de ese artículo los perjudicaba grandemente, obligándolos á venderlo á un precio fijo é invariable aun en los años de malas cosechas en que indispensablemente la venta debía dejarles crecidas pérdidas. El diputado del cabildo de Santiago don Juan de Arjona hacía valer en apoyo de su derecho dos leyes de la Recopilación de Indias por las cuales se autorizaba á los comerciantes por mayor para negociar sus mercaderías «á los precios que quisieren y pudieren, sin que » se les pongan tasa ni precio en ellas,» si bien era per-

fruto referido, y asimismo sobre que S. E. conceda licencia para los que sé que embarcan en estos puertos para los de aquel reino, puedan llevar dinero; pues, siendo el motivo de la prohibición el recelo del comercio de ropas que conducen por Buenos Aires, habrá de correr el peligro el que las condujese.

"Y vistos los informes del cabildo de esta ciudad y tribunal del consulado, y asimismo las reales cédulas de su majestad, en cuanto á que sea libre el comercio de los frutos que se conducen de aquel reino, y lo que sobre todo respondió el señor fiscal á la vista que se le dió, fueron de parecer que, siendo S. E. servido, podrá mandar que el trigo que se condujere y traficare de dicho reino de Chile á éste, los conductores y dueños de él, lo vendan libremente, sin embargo del precio y tasa puestas por el bando público en esta ciudad de seis pesos cada fanega. Y por cuanto se han ausentado de este mar los navíos extranjeros, que era el motivo para que los sujetos que embarcaban para aquel reino de Chile no llevasen dinero alguno, podrán todos los que salieren de éste para aquellos puertos embarcar el dinero ó caudal que necesitaren con informe del tribunal del consulado y licencia de S. E., poniéndose en partida de registro la cantidad de pesos que condujeren. Y S. E. se conformó con este parecer y lo rubricó con dichos señores." (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 328 y 29.)

El virrey Armendáriz comunicó al gobernador de Chile la solución de este litigio por el siguiente oficio:

"Excmo. Señor:

"Por los adjuntos testimonios del auto de este real acuerdo, entenderá V. S. la resolución de que los trigos

Lima en voto consultivo." (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 75 y 6).

Y ésta pronunció el auto que sigue:

"En la ciudad de los Reyes del Perú, en 6 días del mes de noviembre de 1724 años, estando en acuerdo real de justicia el excelentisimo señor don José de Armendáriz, marqués de Castel Fuerte, caballero del orden de Santiago, comendador de la encomienda de Montrión y Chiclana en el mismo orden, teniente coronel del regimiento de las reales guardias españolas, virrey, gobernador y capitán general de los reinos y provincias del Perú, y los señores don Alvaro de Navia, Botarro y Moscoso, del orden de Santiago, don Jenaro Cavero, don Alvaro Bernardo de Quirós, don José de Cevallos Guerra conde de las Torres, don Pedro Antonio de Echánez Rojas de la orden de Alcántara, presidente y oidores de esta real audiencia, á que se halla presente el señor don Gaspar Pérez Huerta, fiscal de lo civil en ella, etc.

"Se vió por voto consultivo la carta escrita á S. E. por el cabildo, justicia y regimiento de la ciudad de Santiago de Chile de aquel reino, con fecha de 10 de marzo de este presente año y el memorial de don Juan de Arjona, vecino de la mesma ciudad, pretendiendo que el trigo que se conduce de aquel reino para el abastecimiento de esta ciudad y sus vecindades, se pueda traficar y comerciar libremente sin la tasa de seis pesos por fanega que se ha publicado por bando, por el gravísimo perjuicio que resulta á los comerciantes, hacendados y vecinos de la dicha ciudad sin el logro de utilidad alguna, antes sí con conocida pérdida, principalmente en este tiempo por la epidemia que se ha experimentado en las haciendas del contorno de aquella ciudad, en el

Chile y sobre todo del sebo y del trigo, que por ser de primera necesidad debían reducirse á tasa. Mientras tanto, el tribunal del consulado de Lima, compuesto de comerciantes, sea movido por un interés mercantil ó porque comprendiese mejor el verdadero interés público, combatió cuanto le era dable ese pensamiento. El virrey, sin embargo, después de consultar á la real audiencia, y estudiando los precios á que esos artículos se habían vendido anteriormente en tiempos normales, volvió sobre su acuerdo anterior, y decretó que no se pudiese vender el trigo á más de cinco pesos fanega ni el sebo á más de siete pesos quintal. Justificando esta providencia, aquel alto mandatario decía estas palabras: "No se pone " en duda la libertad que debe haber en estos y otros " tratos; pero ésta debe ser una libertad justa y racional. " Querer lo que se debe es libertad; hacer lo que se " quiere es licencia; pero no sabe de estas distinciones " la codicia, y así es necesario que la enseñe la justicia." La experiencia debía demostrar antes de mucho la inutilidad de esas medidas, ya que no los perjuicios que suelen ocasionar. Á poco de haberse restablecido la paz interior en el reino de Chile, la producción de este país fué mucho más abundante y el precio llegó á ser, por la marcha natural de las cosas, algo más bajo que el que le había fijado el virrey.

Pero la resolución del virrey envolvía otro punto quizá de mayor gravedad: quería que las negociaciones sobre esos artículos se hicieran en el Perú. Los hacendados y los especuladores de Chile debían llevar sus productos á ese país, para venderlos allí, á cuyo fin se renovaron más ó menos esplicitamente las prohibiciones para sacar dinero del Callao, obligando á esos negocian-

tes á traer en mercaderías el importe de aquellos productos.

"Las relaciones comerciales de estos países entre sí y entre ellos y la Metrópoli eran tan poco frecuentes y estaban tan poco regularizadas que todas las compras se hacían al contado y con dinero sonante, de tal suerte que las letras de cambio eran casi absolutamente desconocidas.

"Resultaba de aquí que las medidas adoptadas por el virrey tendían á privar á Chile del medio circulante, desde que los comerciantes de este país estaban en la necesidad de sacar también el dinero amonedado para hacer sus transacciones en el Perú y para comprar esclavos en Buenos Aires.

En el acuerdo del cabildo de Santiago de 3 de octubre de 1732, á fojas 112 vuelta del libro 41, hallamos lo que sigue: "Propuso el señor don Juan Francisco de " Barros que se representase á S. M. la suma inopia en " que estaba constituída esta ciudad de falta de plata res- " pecto de que de la ciudad de Lima no pasaba ninguna " por la prohibición del señor virrey; y que la poca que se " hallaba en esta ciudad la sacaban para dicha ciudad de " Lima, como para la de Buenos Aires para el asiento de " negros; y que se escribiese carta al Excmo. Señor Pre- " sidente que S. M. daba providencia en orden á que li- " bremente se tratase y contratase con dinero, se suspen- " diese el trasportar dinero para la otra banda con pretex- " to alguno, atento á lo poco que se halla en esta dicha, y " estar en punto de no hallarse ninguna cuasi; y respecto " de la proporción de internar la dicha plata acuñada á " este reino, no sólo era por la ciudad de los Reyes, sino " por la de la Serena, por donde continuamente se hacían

« diversas introducciones de Potosí.» Este y otros documentos de la época revelan que las desacertadas prohibiciones del virrey del Perú, crearon al reino de Chile una situación económica muy alarmante. Ellas produjeron las peticiones de que vamos á hablar. El cabildo de Santiago no halló otro remedio para evitar definitivamente estos motivos de perturbación comercial, que el de hacer amonedar en Chile los metales que producían sus minas y lavaderos. En acuerdo de 30 de octubre de 1732, resolvió pedir al soberano autorización para establecer en esta ciudad una casa de moneda, gracia que sólo se obtuvo diez años después...

«Á estos motivos de perturbación en el comercio se agregaban otros nacidos de la inexperiencia en los procedimientos mercantiles, y á veces del descuido y de la mala fe de los agentes de esos negocios y de los bodegueros. Estos inconvenientes que el interés individual debía tender naturalmente á corregir, llamaron la atención del Gobierno, y se trató de remediarlos mediante la intervención de la autoridad y el nombramiento de empleados especiales encargados de entender en esas transacciones. Todo esto originaba nuevas dificultades, y en definitiva no hacía otra cosa que contrariar el desarrollo del comercio.

«El estudio de estos hechos, que puede parecer enojoso, tiene un alto interés histórico. Ellos revelan, que á pesar de todas las trabas que los oprimían, estos países iban adquiriendo poco á poco un desenvolvimiento industrial que hacía necesario un cambio completo en el régimen económico de las colonias del rey de España. Es cierto que la corte comprendió este cambio, y que, forzada por las circunstancias, según tendremos ocasión



de exponerlo, introdujo poco más tarde numerosas modificaciones en aquel sistema; pero en lugar de adoptar el único camino que hubiera importado un remedio absoluto y eficaz, declarando la verdadera libertad comercial con provecho de los colonos á la vez que de la metrópoli, sólo hizo concesiones relativamente mezquinas; siempre se quedó atrás de las premiosas necesidades de estos pueblos, y siguió rechazando las exigencias que sólo habían de tener satisfacción con un rompimiento absoluto y definitivo. Aquella lucha de los intereses industriales y económicos de las colonias contra ese régimen de ordenanzas y de prohibiciones sancionadas por la metrópoli, venía preparando lenta pero invariablemente los gérmenes de la emancipación.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 77 á 79 y nota 26).

Como se habrá notado por la relación que precede, son escasos los datos estadísticos que de aquella época poseemos.

Se sabe de positivo, sin embargo, que á pesar de los contratiempos naturales y artificiales, y de los estorbos de las autoridades y de los monopolistas, la necesidad de abrir paso al comercio era tal, que el año de 1722 llegaba á 26 el número de buques que cargaban en Valparaíso sólo. Cada uno de éstos pagaba al escribano 53 pesos por derecho de registro.

En 1745 tomó posesión del virreinato del Perú el gobernador Manso «que si había sido buen presidente en Chile, resultó ser mejor virrey en el Perú, tomando en cuenta los intereses separados y el egoísmo de engrandecimiento de cada colonia aisladamente.

«Persuadido, en efecto, aquel funcionario de que la ciudad de Lima estaba enteramente á la merced de los

cosecheros de Chile; que en un caso dado podía hallars expuesta á una plaga de hambre, como estuvo al sucede en el terremoto de 1746, cuando no hubo más pan qu amasar que el del trigo de un pequeño barco que lleg de Chincha con trigo destinado á Panamá, y por últim que, en caso de guerra con el extranjero, los barcos tr gueros de Valparaíso venían á ser el almacén de prov siones de los corsarios y piratas que pasaban á este ma según había acontecido en todas ocasiones, desde Drak á lord Anson, resolvió poner todo su ahínco en el fome to de aquel artículo en los valles peruanos...

"En consecuencia, dispuso el virrey que se diese tod preferencia en el consumo local de Lima al trigo indíg na sobre el de Chile, y de aquí el rápido decrecimient de este ramo de comercio. La exportación de Chile h bía, en efecto, disminuído en 1755, á los diez años d haber comenzado Manso su gobierno, de 140,000 fan gas que era el término medio, reconocido por don Jorg Juan en 1,744, á poco más de 50,000 fanegas introduc das en 1753. Su precio, en proporción, había decaíd en dos tercios, valiendo en ese año apenas un peso e las bodegas del Puerto.

"Intentaron poner algún correctivo á un mal tan gr ve y que tan de cerca afectaba nuestra prosperida aquellos mismos que eran causa por sus excesos de l reacción que se producía, esto es, los bodegueros d Valparaíso y los navieros de Lima. Mancomunados é tos con aquéllos, interpusieron un recurso ante el virre y los tribunales del Perú, alegando que la preferenci acordada á los trigos del país, por favorecer á unos cuan tos pobres labradores, iba á producir la ruina del come cio principal del Callao y la destrucción de su marin

"Aquellas protestas no fueron oídas. Á lo más que se extendió el virrey fué á expedir una orden el 6 de marzo de 1755 para que se distribuyese á prorrata en las panaderías los sobrantes de la cosecha de los valles, agregando que cuando ésta estuviese completamente agotada, entrasen los navieros á hacer el expendio de sus trigos de Chile, en su mayor parte agorgojados ya por su larga detención en los graneros de aquellas zonas tropicales. *(Historia de Valparaíso*, tomo II, páginas 154-5.)

"Véanse los curiosos papeles publicados en 1756 sobre este particular en Lima en un folleto de doce páginas con el título de: "Sentencias de vista y revista pronun-
" ciadas por el Excmo. Señor virrey conde de Superun-
" da con parecer del real acuerdo en la causa seguida
" por los labradores de los valles circunvecinos con el
" gremio de navieros, declarando la preferencia en la
" venta á favor de los trigos del reino."

"Ahora, á fin de que se juzgue de las ganancias excesivas de los navieros del Callao, bastará recordar aquí el siguiente dato que apunta Ulloa: la fanega de 150 libras comprada en Chile á 10 reales, se vendía en Lima con una merma de 20 libras (la fanega del Perú era 130 libras), desde 3 pesos á 3 pesos 6 reales. El flete era generalmente de 12 reales por fanega de Chile, y los demás gastos legítimos no pasarían de 2 reales por fanega. El provecho normal era, por consiguiente, tomando en cuenta la merma recordada, de más de un peso por fanega, ó sea el 35 por ciento, fuera de que en la mayor parte de los casos el naviero ganaba el flete y el aumento de precio, ó sea el 75 por ciento de su capital." *(Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 155, nota 1.)

"Los comerciantes de Lima pretendieron todavía por muchos años dominar el comercio de trigos. En 1753, "dentro de la acción de su iniciativa y de sus facultades administrativas, Ortiz de Rozas pretendió dar desarrollo é incremento á la producción agrícola de Chile y á la exportación de sus frutos. Pretendía independizar el comercio de los productos de Chile del monopolio ejercido por los negociantes y por los armadores de Lima y del Callao, haciendo que los comerciantes chilenos pudieran exportar por sí mismos sus productos hasta Panamá, eximiéndolos de la necesidad de venderlos á los pocos negociantes que venían á comprárselos, y creándoles condiciones que les permitieran fijar libremente sus precios. Trató también de reglamentar el servicio de las bodegas en los puertos, impidiendo en éstos el recargo de productos en un momento dado, circunstancia que se creía desfavorable para establecer precios convenientes." (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 184-5.)

"Entretanto, los chilenos, empeñados en sostener su buen derecho, resolvieron, enérgicamente secundados por el Presidente Ortiz de Rozas, restablecer la antigua Diputación de bodegas de Valparaíso; pero en esta ocasión, más con el carácter de un cerrado monopolio que con el de una administración económica. En consecuencia, constituídos en sesión pública con el Cabildo aprobaron por aclamación las siguientes resoluciones:

"1.ª Que en cada cosecha se enviasen á las bodegas de Valparaíso sólo 160,000 fanegas de trigo, que era el máximum del consumo de las panaderías de Lima y de Intermedios, y por tanto la meta de la exportación, á cuyo efecto debían prorratearse (esta era la palabra) entre todos los hacendados, según la extensión de sus pro-

piedades y el rendimiento del trigo que éstas ordinariamente producían. El prorrateo se hacía amigablemente por el Cabildo mismo, donde tenían de seguro un asiento los más gruesos labradores de la comarca.

"2.ª Que no pudiese venderse en las bodegas una sola fanega del tan solicitado "trigo nuevo" sin que se hubiese hecho el expendio de todo el depositado de la anterior cosecha en la proporción ya dicha, cuya medida era destinada á contrabalancear las exigencias de los navieros, que una vez anclados en la rada de Valparaíso exhibían sus zurrones de duros á los codiciosos ojos de los bodegueros, á fin de obtener únicamente trigos de la cosecha reciente, relegando la antigua al diente sordo del gorgojo.

"3.ª Que para llevar adelante este acuerdo, se fijaría un precio único al trigo (que no se dice cuál era, pero no debía pasar, en una escala movible, de dos pesos, según tenemos entendido), y se expendiese todo el monto del depósito por una sola mano.

"A este propósito, la Diputación debía existir en Valparaíso y mantener una sucursal en Santiago para hacer las expediciones del grano y distribuír á sus propietarios los vales correspondientes, según el prorrateo acordado." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 156-7.)

"Las medidas propuestas por el gobernador, muy impugnadas por el comercio de Lima, dieron lugar á largas y complicadas contestaciones, y aunque se ensayaron por algún tiempo, no produjeron todos los resultados que se esperaban. Para que se llegase á conseguir éstos, habría sido necesario que el comercio de Chile hubiese sido mucho más rico, que poseyese naves en abundancia y que pudiese soportar las demoras y aplazamientos ordi-

narios y frecuentes en la venta de sus productos." *(Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 185.)

Un aspecto curioso que el comercio de Chile manifestaba en esa época era la participación que en él tomaban los padres de la Compañía de Jesús.

"Los jesuítas contaban con los mejores y más abundantes instrumentos de la labranza, y formaron á su lado trabajadores más prácticos y entendidos. Gracias á esta hábil y perseverante contracción, llegó á ser muy copiosa la producción de aquellas haciendas en trigo, vino y aguardiente, en frutas secas, en sebo, en carne salada ó charqui, que eran los artículos principales de exportación. Los jesuítas, por otra parte, no queriendo estar sujetos á las contingencias y dificultades de su venta á los especuladores del país, construyeron bodegas en los puertos, y despachaban sus cargamentos al Perú á cargo de un padre religioso de la misma orden, que hacía esas negociaciones en Lima. Tomaron éstas tal desarrollo y y tan desordenado carácter de mercantilismo, que el virrey Amat se creyó en el deber de dictar una medida violenta, ordenando por auto de 8 de abril de 1767 que los procuradores de los jesuítas de Chile y de Quito se restituyesen á estos países, "no sólo, decía, por estar residiendo fuera de sus provincias respectivas, sino por la agravante circunstancia que añaden los padres procuradores en el sórdido ejercicio del comercio ó negociación que públicamente ejercen por las plazas, calles y mercados, con asombro del secularismo, y en los almacenes de sus propias casas, visitando á todas horas, para las cobranzas, las tabernas, velerías y las más impuras oficinas, cuyo ejercicio es de la mayor indecencia." *(Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 251-2.)

último, en que tanto aquél como el procurador de Quito, eran hijos de la obediencia á sus superiores, quienes los habían mandado, "y éstos que los mandan venir, dice, " y envían sus efectos, serían los verdaderos comercian- " tes, si en realidad esa especulación fuese prohibida."

"Entraba en seguida á analizar la negociación misma de Chile y de Quito, según la cual sólo se habían recibido del primero en el espacio de tres años 1,919 fanegas de trigo y 1,118 botijas de vino de Concepción, con algunas cantidades de sebo, lentejas, frejoles, anís, etc., cuya lista, dice, acompaña por separado. En cuanto á la venta de paños de Quito, alcanzaba ésta en diez años solo á 367,902 pesos, de los cuales se habían cobrado 248,750, quedando pendiente una deuda de 119,152, de los que, al menos, 38,494 eran incobrables. El padre provincial apunta estas cifras para demostrar la pequeñez del negocio, como si en aquellos años una especulación que tenía una salida anual de más de 36,000 pesos no hubiera sido verdaderamente enorme. Cada fardo de paño de Quito tenía 72 varas y valía 122 pesos, de los que correspondían al rey 7 pesos por derecho de almojarifasgo y alcabala de entrada (aduana), que por supuesto los jesuítas no pagaban. Júzguese por esto si era posible la competencia con aquellos mercaderes privilegiados bajo el nombre de la religión, y cuáles serían los sentimientos de los comerciantes, de los navieros (porque los jesuítas tenían también buques y astilleros) y de los hacendados.

"Por esto, lo que más hondamente había herido la susceptibilidad del padre provincial era la expresión sarcástica del virrey sobre el asombro del secularismo, respecto de su descarado negocio, cuyo asombro el padre

atribuía llanamente á los tramposos que no pagaban á los procuradores cuando iban á cobrarles. "Y los que no " quieren verlos (decía de los procuradores), ni pagar, ni " oír sus reconvenciones, se asombran de que un reli- " gioso ande por calles, plazas y mercados. Ellos (los " tramposos asombrados) les van á buscar para tomar- " les los paños, y pocos son los que vuelven á satisfacer " el dinero. A éstos es preciso solicitarlos, y de aquí " nace el asombro y el escándalo." (*Historia de Santiago*, tomo II, páginas 152-3.)

"Descubrieron, ó más propiamente, inventaron el primitivo comercio trasandino los jesuítas, y sin metáfora fué su primer conducto una bombilla.

"Habían encontrado aquellos padres tan astutos como diligentes, en sus vastas misiones del Paraguay bosques inmensos de ciertos árboles cuyas hojas y retoños ligeramente tostados á fuego lento, producían una sustancia insípida en sus efectos fisiológicos, pero aromática y grata al paladar, como podía haber sido por ejemplo, la infusión de rosas y jazmines.

"Pero ocurrióseles á aquellos divinos mercaderes que creciendo las plantas mencionadas sólo dentro de sus dominios en América, podía ser acertado negocio difundir su uso en todas las comarcas á donde llegaba el prestigio de su voz, de su ejemplo y de su poder. De aquí la propaganda mística y á la vez doméstica de la yerba llamada mate por el utensilio vegetal en que de ordinario se bebía. Su nombre indígena era *caa*.

"Y á la verdad que no fué pequeña aquella persuasión generalmente de tablilla, y el allanar, á fin de conseguir su aclimatación en nuestras ciudades, las más altas barreras de la creación: los Andes. Mas cierto es también,

que lo que no emprendieron y ejecutaron los antiguos jesuítas en esta parte del mundo, no lo imaginaron ni los reyes de España, hasta que viendo delante de sí y faz á faz con su corona al altanero coloso, lo derribaron á traición y por un tenebroso ardid.

"Y adviértase aquí que respecto de Chile, los jesuítas ejecutaban como es de frase vulgar decir: "de una vía dos mandados," porque así como poseían los yerbales de Misiones, cultivaban en casi todos los valles del Perú, que eran más ó menos su propiedad exclusiva, la caña de azúcar, surtían el mercado de esta sustancia y completaban los adminículos del mate. Ignoramos si ellos pusieron también fábricas de bombillas; *aún tuviéronlas de vidrio en Chile;* pero lo que alcanza á ser un hecho positivo es que su fortuna fué excepcional en esta banda de los Andes, haciendo con nosotros "un negocio re- " dondo," mientras que los naturales del Plata y de sus tributarios prefirieron, como lo prefieren todavía, el mate cimarrón ó sin azúcar." *(Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 182-3.)

"Aparte de esto, los jesuitas eran denunciados como contrabandistas. "Se conocieron, dice el virrey Amat, " los cientos de miles en que era defraudada la real ha- " cienda por estos eclesiásticos, y los de Chile principal- " mente, y con incomparable exceso por los regulares de " la que se intitulaba Compañía de Jesús..."

"Tienen estos padres en esta ciudad de Lima una " oficina llamada Procuraduría, donde residen todos los " procuradores de esta América meridional, en distancia " cerca desde doscientas hasta de mil leguas: á ella condu- " cen todos los efectos de fábrica, trigo, vinos, aguardien- " tes, sebos, yerba del Paraguay, azúcares, loza, vidrios y

" demás con que abastecen todas las pulperías y tiendas " de ropas llamadas de la tierra. Lo mismo ejecutan por " las restantes ciudades del reino; de modo que su comer- " cio en estos géneros es casi el único, y como un estanco, " para que los seculares comerciantes no puedan con él " girar, porque no pagando aquéllos contribución alguna, " ni teniéndoles costos los agentes, venden á menores " precios, tomando el dinero contante, dejando á los se- " culares vasallos de S. M. el cuidado del resto, que son " deudas y quiebras de los que les compran con papeles: " estas exorbitantes ganancias, ó se emplean en nuevas y " diarias compras de haciendas y fábricas, ó el dinero se " remite donde no parece en ninguno de los registros de " España: si lo primero, salen las fincas de mano que con- " tribuya á V. M. y entran en privilegiadas: con sus frutos " y los de las haciendas que antes poseían, come y viste la " comunidad, y así resulta la segunda parte, que hace per- " suadir lo mismo que queda dicho, ignorándose el curso " que toma el caudal de tanto como venden. En esto son " impenetrables, y lo propio, aunque uno sospeche con " fundamentos muy sólidos, de que los seculares giran sus " caudales por aquellas manos, y que comercian bajo sus " inteligencias con la mira de ahorrarse los derechos, será " punto menos que imposible averiguarlo con evidencia, " porque estos procuradores ó comerciantes sagrados, " ávidos de caudal y partido, como bien instruídos en és- " tas y mayores máximas, saben ocultarlo todo." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 108-9.)

Las disputas de los comerciantes de Lima con los productores de trigos en Chile, no terminaron con las medidas tomadas por el Cabildo de Santiago, apoyado por el gobernador Ortíz de Rozas.

«Durante dos años vieron los hacendados de Chile el logro de sus esperanzas, vendiéndose sus trigos con grande estimación y no menores provechos, por la mano del primer diputado de la nueva serie, pues los de la forma antigua habían cesado virtualmente de existir desde 1730. Fué aquél el honorable vecino y comerciante de Santiago don Francisco Diez de Arteaga, cuya rectitud alaban á porfía todos los cronistas y papeles de la época. Pero como sucede siempre en todos los negocios exclusivos, la cuerda se rompió por donde su trama era más frágil. Quejáronse, con justicia, los cultivadores que no habían entrado en el pacto del Cabildo de Santiago: coludiéronse los navieros del Callao con los bodegueros del puerto ó directamente con los hacendados excluídos del convenio, para comprar trigos por alto, y lo que fué más grave, embarcóse para Europa, á los dos años de establecida la Diputación, el Presidente Ortiz de Rozas, que era el respeto y la garantía de todo aquel arduo negociado.

«Cayó, en consecuencia, ésta al suelo por segunda vez, y la consecuencia fué que el trigo volvió á declinar en tal manera de precio, que en el calepino de un hacendado de Santiago lo encontramos señalado en 1769 por la cifra de cuatro reales la fanega.

«Vanas fueron todas las medidas que para restablecer la antigua opulencia tomaron el presidente Amat en los años de 1756, 57, 58 i 60; Gonzaga en 1736, y Morales en 1772 y 73, obrando aquellos funcionarios las más veces, si no siempre, en cabildo abierto. Todo hacíase escusado. El capital de Lima, que un escritor chileno pero anónimo llama el «monstruo de las bodegas,» aludiendo sin duda el despotismo con que los navieros imponían su ley en Valparaíso, triunfaba invariablemente sobre la

producción, como sucederá en todos los casos cuando no sea la libertad la fuerza de la expansión que vivifique aquélla. En su desesperación patriótica el economista aludido llegaba á proponer el arbitrio de no permitir que se trasportase á Valparaíso un solo almud de las eras de la antigua provincia de Santiago, desde el Maule á Choapa, hasta que no se hubiese embarcado por ciertos precios fijados con anticipación el último grano y el último gorgojo de las bodegas... Y una vez limpias éstas por este procedimiento, se llenarían fácilmente, á su entender, en el espacio de quince días, á cuyo fin se promulgaría un bando en todos los partidos con el objeto de alistar las arrias y los costales.

"Desde entonces las famosas bodegas de Valparaíso volvieron á caer en los desórdenes y en los abusos, algunos sumamente ingeniosos y sutiles, que ya en otra ocasión dejamos recordados con prolijidad y con ejemplos. Ya era la mezcla de los trigos achuchocados con los electos, ejecutada con el pretexto del "traspaleo," de lo cual se quejaba el presidente Amat en auto de 14 de marzo de 1760; ya la revoltura de los granos del trigo blanco "con los de barba rubia," que hacían los hacendados y aún las autoridades territoriales del interior, según lo practicó en otra ocasión (1794) el corregidor de Aconcagua don Fernando Polanco, de cuyo procedimiento hizo proceso á su turno el bodeguero italiano don Paulino Fravi; ó ya coludidos todos los bodegueros para vender sus sobrantes de trigo viejo por una sola mano, entregaban sus llaves á uno de su gremio, á fin de que no se recibiese en ella un solo costal de trigo nuevo, obligando por este medio á los maestres que desearan regresar con presteza al Callao á llevarse los rezagos,

única carga lista y disponible. De esto hizo acusación seria ante el alcalde don José Santiago Moya el 29 de febrero de 1790, el maestre del buque *Santa Bárbara* don Martín de Arrue, contra el bodeguero don Ignacio Irigaray, que le tenía detenido en el puerto más de un mes, á fin de forzarle la mano en la salida de los trigos con gorgojo. Por último, llegó á tal grado la irregularidad en el manejo de aquellos establecimientos en los postreros años del siglo, que en 1794, encontrando los navieros el trigo de las bodegas completamente adulterado con el polvo y la basura, amenazaron abandonar definitivamente aquel mercado y dirigirse al de Concepción para formar allí sus cargamentos. A causa de esto, el severo presidente O'Higgins conminó á los bodegueros con que les suspendería de sus destinos si tal escándalo volvía á acontecer." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, páginas 157-9.)

El negocio del trigo siguió, sin embargo, embrollado por algún tiempo, y "por último, fastidiado el rígido presidente O'Higgins con los compadrazgos y acomodos de los regidores de Santiago, que iban nombrándose sucesivamente diputados de dos en dos años para percibir el cuartillo de cada fanega, dió un golpe de autoridad que aquéllos jamás le perdonaron, nombrando en abril de 1793 al gobernador de Valparaíso diputado permanente de bodegas. Varios fueron desde entonces los calurosos acuerdos y reclamaciones que intentó el cabildo contra aquella providencia el 31 de octubre de aquel año, el 27 de octubre de 1795 (pues octubre era el mes de los nombramientos por la proximidad de las cosechas) y por último, hasta casi en el postrer día del siglo, el 20 de septiembre de 1799. A todos, el inexorable presi-

dente, que dió el golpe de gracia al favoritismo lugareño, y sus sucesores, pusieron invariablemente: *No ha lugar.* (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 160.)

"Por otra parte, el sistema de libertad que desde el reinado de Carlos III, se había comenzado á plantear en el comercio de América, había dado como fruto para Chile el desarrollo material de su producción capital, con mucha más pujanza que la que alcanzara de los débiles alientos del monopolio de las bodegas y de las maniobras no siempre limpias de las diputaciones.

"En 1763, el presidente Gonzaga había promulgado, con efecto, la real cédula de ese año, que abría á los puertos de Chile los llamados de intermedio en el Perú, ensanchando de esta suerte con nuevos aunque pequeños mercados, la esfera de sus abastecimientos. El 18 de septiembre de 1775, otra real cédula había libertado los trigos y harinas de Chile que se condujesen al Callao, de toda imposición marítima; y por último, una resolución real de 1787, ampliando aquélla, declaró que esa exención de gabelas se extendía hasta la de la alcabala de venta. El reino de Chile fué también independizado del virreinato del Perú en el penúltimo año del pasado siglo, según queda ya establecido.

"Libre de todas estas trabas, que habían hecho su existencia precaria y enfermiza, y aumentadas las poblaciones del litoral y especialmente la de Lima, con la afluencia de pobladores que trajo el tráfico de registros por el Cabo y en seguida el comercio libre, la exportación del trigo volvió á tomar en Valparaíso un desarrollo lozano y progresivo. Así, desde el 1.º de septiembre de 1788, al mismo día del siguiente año, se importaron, tan sólo por el puerto del Callao, 199,337 fanegas de

trigo chileno, acarreadas por 15 buques, que hicieron veinticuatro viajes.

"De los demás valores que constituían el fondo de la especulación colonial de Chile, y cuyo centro de expendio y de embarque era Valparaíso, nos queda poco que decir, porque era asunto nimio de canastos ó bateas. El trigo era todo. Plata aun no había. El oro, que llegaba á un millón en término medio, año por año, pasaba directamente á España. Del cobre, que tomaba generalmente la vía de Buenos Aires ó la de Centro América, habremos de hablar más adelante. No faltaba, por tanto para completar la balanza de nuestro raquítico trato con nuestros vecinos del Pacífico, sino los sebos, la jarcia, el charqui, las guindas secas, el congrio, los orejones de membrillo y el orégano.

"Según un estado que tenemos á la vista, el sebo, cuya exportación produjo en 1680 tantos alborotos y cuyo total de salidas había sido de 12,800 quintales, en el año subsiguiente (1681) no había aumentado considerablemente su expendio para el extranjero y aún en ciertos casos disminuídolo un siglo más tarde. De esta suerte, en 1782, entraron al Callao 13,225 arrobas, y con 5,577 sobrantes del año 1781, se gastaron en Lima 18,802 arrobas por todo en ese año. En 1783 se exportaron 12,251 arrobas, ó cerca de 600 menos que cien años atrás. El precio del sebo era en 1787-89 de 12 reales. Según Ulloa, la exportación de la jarcia de Quillota llegaba en 1743 á 8,000 quintales, y Carvallo la disminuye á la suma inverosímil de 749 quintales en 1796, en lo que es posible haya error de copia.

"Los demás ramos de comercio, según este mismo

historiador, que escribía en Madrid en 1796, eran los siguientes con sus precios:

"Charqui, [illegible],500 quintales, á 20 reales.

"Cordobanes, 5,000, á 18 reales pieza.

"Lenguas de vaca, 15,000, á 2 reales docena.

"Congrio seco y bacalao, 500 quintales, á 15 pesos.

"Almendras, 25,000 libras, á 2 reales y medio la libra.

"Cocos, 1,000 sacos, á 10 pesos.

"Nueces, 250 mil millares, á 2 reales y medio el millar.

"Guindas, 200 fanegas, á 18 reales.

"Higos, 200 fanegas, á 48 reales.

"Pellones, 400.

"Pero mejor idea que estas noticias de cálculo y reminiscencias darán al lector de nuestra melancólica pobreza de productores y colonos, los siguientes manifiestos por menor que elegimos al acaso entre muchos publicados ó inéditos que tenemos á la vista, de los barcos que iban y venían del Callao á Valparaíso.

"Hé aquí el de la fragata *Rosalía*, publicado en el número 359 del *Mercurio Peruano* (1794):

EXTRACTO de la carga conducida por la fragata Santa Rosalía. que á cargo de su maestre don Francisco Arenales fondeó en el puerto del Callao, procedente de Chiloé y Valparaíso.

" Jamones, 8,095.

" Ponchos, 355.

" Bordillos, 734.

" Sardinas, 1,000.

" Remos, 81.

" Plata sellada,, 20,000 pesos.

" Tablones de alerce, 25,000 pesos.

„ Barbas de ballena, 85.
„ Quesos, 210.
„ Chiguas de papas, 100.
„ Botijas de manteca, 18.
„ Rajas de leña, 7,500.
„ Libras de almendras, 840.
„ Pares de estribos, 306.
„ Costillares en líos, 134.
„ Pasas, 2½ quintales.
„ Pellones, 400.
„ Nueces, 15,000.
„ Charqui, 40 quintales, 30 libras.
„ Grasa, 137 botijas.
„ Suelas, 129.
„ Hilo de cartas, 52 quintales, 21 libras.
„ Yerba de palo (¿guilipatagua?), 70 libras.
„ Esclavos, 14.
„ Lenguas, 24 docenas.
„ Panes de luche, 385.
„ Canchalagua, 9 zurrones.
„ Jarros de barro, 24 docenas.
„ Jarcia, 27 quintales.
„ Pescada, 118 quintales, 21 libras.
„ Tortas de alfajor, 12.
„ Ayuyas, 200." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 161 63.)

"En cuanto á los fletes que á fines del siglo colonial se pagaban en los puertos de Chile, eran en 1788, según un naviero de Talcahuano, los siguientes:

"Por la fanega de trigo de 180 libras, 3 pesos 2 reales.

"Por el sebo (en marqueta de 8 arrobas), el quintal un peso 2 reales.

"Fardos de bastilla de 9 arrobas, 5 pesos.

"Fardos de azúcar de 8 arrobas, el quintal un peso 2 reales.

"Botijas de miel de caña, el quintal 6 reales.

"Sombreros de lana de vicuña, el quintal un peso 4 rs.

"Fáltanos ahora, á fin de presentar en un conjunto comprensivo y justificado el monto de nuestro comercio colonial con el Perú, reducir aquél á cuadros estadísticos, según las proporciones de los últimos años del siglo:

CUADRO PRIMERO

Exportación de Chile al Perú en el trienio de 1787 á 1789

Años	Trigo	Sebo
	Fanegas	Zurrones
1787	265,353	15,249
1788	271,605	9,922
1789	204,179	10,460

CUADRO II

Comercio recíproco de Chile y del Perú en el quinquenio de 1785 á 1789

Exportación de Chile

		Pesos	Rs.
Esclavos de la costa de África y Chile.	1,461	584,400	
Trigo, fanegas.	1.159,185	2.029,973	4
Sebo, quintales.	111,891	183,239	4½
Carne salada, quintales.	5,289	107,023	
Jarcia.	7,889	126,244	
Suelas.	16,997	25,498	4
Vino, botijas..	18,417	310,666	6
Cobre, quintales.	107,721	1.884,931	
Fruta seca, dulces, ponchos, madera, etc.		381,817	
TOTAL. . . .		5.533,773	1½

Importación á Chile

		Pesos	Rs.
Efectos de Europa.		1.430,934	
Azúcar, arrobas.	482,121	1.265,567	
Tegidos indígenas, varas.	1.508,572	471,428	
Arroz, botijas.	9,406	16,436	
Sombreros de pita.	27,276	20,432	3
Pábilo, quintales.	2,134	44,761	4
Chocolate, arrobas.	2,460	12,300	
Sombreros, algodón, miel de caña. .		431,881	
Aumento de valores en fletes, derechos, etc.		992,691	7
TOTAL. . . .		4,686,423	

RESUMEN

Exportación.	5.533,773
Importación.	4.686,423
TOTAL. . .	10.220,498

(*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 166-67.)

Este cuadro se descompone por años como sigue:

Años	Exportación de Chile Pesos	Rs.	Importación del Perú Pesos	Rs.
1785	1.238,799	6	794,448	4
1786	1.016,554	3	810,693	4
1787	1.194,167	2	1.227,726	5
1788	972,025	5	1.132,536	1
1789	1.112,228	1	718,018	5
	5.533,775	1	4,686,423	3

"Estas cifras, muchas veces reproducidas en otros escritos, deben de ser exactas; pero no dan una idea cabal del comercio normal entre ambos países, sobre todo en los años subsiguientes. Así, en la suma total de las importaciones del Perú á Chile durante el quinquenio, figuraban todavía las mercaderías europeas por 1.431,000 pe-



sos y la introducción de esas mercaderías en Chile por la vía del Perú, se hizo casi nula poco más tarde. Del mismo modo, entre las exportaciones figura cerca de medio millón de pesos por el valor de esclavos llevados al Perú, siendo que éste era simplemente un comercio de tránsito. (*Historia General de Chile*, tomo VII, páginas 395-6, nota 29.)

CUADRO III

Comercio recíproco de Chile y del Perú en un sólo año (1791)

MERCADERÍAS	VALPARAÍSO	COQUIMBO	CONCEPCIÓN
Importación del Perú á Chile			
Azúcar	$ 157,000	$ 22,000	$ 33,000
Ropa de la tierra	39,375	14,062	3,375
Tocuyos	70,312	5,625	8,437
Añil	18,000	3,200	5,120
Paños	6,750	2,250	3,150
Arroz	1,200		460
Sal	12,000	1,500	8,000
Varias mercaderías	25,000	10,000	8,000
TOTAL	325,637	58,637	69,542
Importación á Chiloé			$ 51,200
Exportación de Chile al Callao			
Trigo	$ 210,000		$ 62,500
Sebo	100,000	2,500	5,000
Cobre en barras	18,000	59,750	
Jarcia blanca	30,000		
Yerba	7,000		
Almendra	1,500		35,000
Vino		7,500	
Congrio		4,000	
Cueros de vicuña		1,875	
Varias mercaderías	80,000	500	8,000
TOTAL	446,500	76,125	110,500

Exportación de Chiloé.	$ 30,000
Id. á otros puntos del Perú.	46,676

CUADRO IV

Resumen general y al por menor del comercio de Chile con el Perú en 1793

Importación del Perú á Chile

Por Concepción

			Pesos	Rs.	Pesos	Rs.
Azúcar.	12,000 arrobas	á		22	33,000	
Tejidos indígenas.. . . .	12,000 varas	á		2¼	3,375	
Tocuyos de Cuenca. . .	30,000 varas	á		2¼	8,437	4
Añil de Méjico.	2,560 libras	á	2		5,120	
Paños de Quito.	1,400 varas	á		18	3,150	
Arroz de los valles. . . .	230 botijas	á	2		460	
Sal.	8,000 piedras	á	1		8,000	
Sombreros de paja, colchas, pábilo, chocolate, cuerdas de guitarra, albayalde, solimán, munición, etc. .					8,000	
	Total.				69,542	4

Por Valparaíso

Azúcar.	57,272 arrobas.	157,500	
Tocuyos de Cuenca. . .	250,000 varas..	70,312	4
Tejidos de la tierra.. . .	140,000 varas..	39,375	
Añil..	9,000 libras.	18,000	
Paños de Quito..	3,000 varas..	6,750	
Arroz.	600 botijas..	1,200	
Sal..	12,000 piedras.	12,000	
Y además de los artículos menudos citados en el cuadro de Concepción, un poco de pita, chancaca, pastillas y zahumerios, etc.		25,000	
	Total..	330,137	4



Por Coquimbo

Azúcar.	8,000 arrobas.	22,000
Tejidos.	50,000 varas..	14,000
Tocuyos.	20,000 varas..	5,000
Añil.	1,600 libras..	3,200
Paños de Quito..	1,000 varas..	2,500
Piedras de sal..	1,500 piedras..	1,500
Efectos varios.		10,000
	Total.	38,631 4
	Total general.	**358,317 4**

Exportación

De Valparaíso

				Pesos	Rs.	Pesos	Rs.
Trigo.	168,000	fanegas	á		10	210,000	
Sebo.	20,000	quintales	á	5		100,000	
Cobre.	2,000	"	á	9		18,000	
Jarcia.	3,000	"	á	10		30,000	
Almendras.	6,000	libras	á		2	1,500	
Nueces, orejones, guindas secas, cajitas de dulce, orégano, estribos de palo, petacas de cuero, cocos, lentejas, frejoles, canchalagua, culén, grasa de vaca, velas, charqui, costillares, lenguas secas, suelas, azafrán para tinta, anís, hilo acarreto, cueros de vaca, cebada, luche, pescadilla, queso y mantequilla. . . .						30,000	
Total.						389,500	



De Coquimbo

Cobre en barra. . . .	7,000 quintales	á	8		56,000
Id. labrado.	10,000 libras	á		3	3,750
Vino.	1,500 botijas	á	5		7,500
Congrio..	200 quintales	á	20		4,000
Sebo.	500 "	á	5		2,000
Cueros de vicuña. . .	1,500 "	á		10	1,875
Hilo de cartas. . . .					500
	Total.				76,000

De Concepción

Trigo.	50,000 fanegas	á		10	62,500
Vino.	5,000 botijas	á	7		35,000
Sebo.	1,000 quintales	á	5		5,000
Orégano, cebada, mantequilla, queso, ponchos, etc.					8,000
	Total.				155,500
	Total general.				**622,000**

BALANCE GENERAL

	Pesos	Rs.
Importación del Perú..	458,317	4
Exportación de Chile.	622,000	
	1.080,317	4

"Tal es el desnudo resumen de nuestra vida comercial, tanto más digno de interés á los ojos del historia-



dor y ante los cálculos retrospectivos del estadista, cuanto que nuestro comercio con el Perú, ó más propiamente, el tráfico entre Valparaíso y el Callao era un comercio único. El de España (careciendo nosotros de las producciones nobles y valiosas de las colonias tropicales, el cacao, el añil, el algodón y otras) era sólo un consumo improductivo, enviando nosotros en retorno de sus artefactos el sudor de nuestros indígenas convertido en unos cuantos puñados de oro de lavaderos, junto con una cantidad de cobre que jamás alcanzaba en un año á la que hoy produce en un mes alguno de nuestros grandes establecimientos de reducción de metales». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 168 á 171).

Al terminar la época colonial el tráfico había aumentado considerablemente.

«Los buques que lo hacían, mucho más grandes y espaciosos que los que se usaban en otro tiempo, podían llevar mayor carga y hacer el viaje en todas las estaciones del año. Aun en los últimos años de la dominación colonial habían sido apresados algunos buques norteamericanos que, adquiridos por compra por algunos negociantes del Perú, fueron aplicados á este comercio con gran ventaja. Á pesar de esto y de que había veinticinco ó treinta naves que hicieran ese tráfico, poniendo ordinariamente poco menos de un mes en el viaje de ida y otro tanto en la vuelta, el flete era bastante subido, pues podía estimarse generalmente en término medio á un peso veinticinco centavos por quintal español.

«Los productos de Chile, el trigo, el charqui, el sebo, podían apenas soportar estos fuertes recargos, que al fin venían á gravar principalmente á los productores, obligándolos á vender sus mercaderías á precios que les de-

jaban muy poca y á veces ninguna utilidad». (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 408-9).

Según don Manuel Salas, los armadores, en 1796, eran á la vez comerciantes, y «como la principal utilidad de los dueños de buques consiste en comprar los efectos, rara vez fletan, y cuando lo hacen es a estos precios:

	DEL CALLAO Á		
	Valparaíso	Concepción	Coquimbo
	Reales.	Reales.	Reales.
Todo fardo de 8 arrobas	8	12 á 16	24 á 30
Botijas de miel	8	8	12
Piedras de sal, de 7 á 8 arrobas	4 á 6	6 á 8	8

	AL CALLAO DESDE		
	Valparaíso	Concepción	Coquimbo
	Reales.	Reales.	Reales.
Quintal sebo en bruto	10	12	14
Zurrón ó petaca, el quintal	24	28	16
Cobre, el quintal	8		12
Jarcia, id.	12		
Trigo, la fanega	10	10 á 12	

(M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 282).

El secretario del Consulado de Santiago, don José de Cos Iriberry se quejaba todavía, en 1797, del monopolio que en el comercio con Chile ejercían los armadores del Callao.

«Por estos pasos y con estas vicisitudes ha llegado el comercio de Chile á ponerse en el pie de hacer un giro de cerca de tres millones de pesos en su comercio con

la metrópoli, Buenos Aires, provincias del Río de la Plata, islas adyacentes y el Perú, contra el que indudablemente resultaría inclinada la balanza si tuviesen los comerciantes de este reino buques propios en que exportar de su cuenta sus efectos, pues aunque se asegura que la experiencia de muchas ruínas lo contradice, y aunque haya más toneladas de buque sobrante para el actual comercio del mar del sur, lo cierto es que los comerciantes y navieros peruanos no darían entonces la ley en el precio de los granos y otros artículos, en cuya conducción y tráfico con otros puertos de la costa que suministran efectos de consumo en este país, podrían emplearlos todo el año los comerciantes de Chile, como los emplean con cargamentos la mayor parte de productos de este suelo otros comerciantes de Lima». (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 302.)

Cinco años más tarde, en 1802, el mismo señor Iriberry hace una declaración instructiva:

«Pero como quiera que Valparaíso, principal puerto del reino, carece de buques propios, no se sacan de este fruto todas las ventajas que se pudiera, atendidas las circunstancias de ser uno de los de primera necesidad y de indispensable consumo en Lima y otros parajes de la costa. Chile sufre, en efecto, todas las verdaderas pérdidas de su comercio meramente pasivo, y está en el mismo caso en que han estado por muchos años y hasta la época de la franquicia y libertad del comercio, Málaga, Alicante y otros puertos de la metrópoli, es decir, sujetos á la ley que quería imponerles en el precio de los frutos del país el naviero que se presentaba en ellos, con la deferencia de que en Europa no era fácil medir ni calcular con acierto la ocasión y la oportunidad

de concurrir á estos puertos para hallarse solo ó con pocos concurrentes y hacer con más ventajas sus compras, al paso que en esta costa es facilísimo tomar las más acertadas medidas para el fin, como efectivamente las han tomado los navieros de Lima, que sólo en circunstancias como las de esta guerra que los ha obligado para su seguridad, á convoyarse recíprocamente, se han presentado en el puerto de Valparaíso en mayor número que uno ó dos á un mismo tiempo; así son también las únicas en que se puede decir que Chile ha logrado vender con alguna estimación sus granos.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 320.)

Esto prueba el error de los «proteccionistas» de hoy (1888) que pretenden que Chile «exporte» sin «importar», es decir, que venda sin comprar, cuando el comercio, que vivifica á los pueblos, no es sino un cambio de producto por producto, como bien lo comprendía don Anselmo de la Cruz (secretario del Consulado en 1809) cuando decía: «Sentado este principio incontestable, de que el comercio, siguiendo su propia utilidad, solamente compra en aquellas partes en que tiene la libertad de vender, ¿qué medio más oportuno para el fomento de la agricultura, industria y comercio podría proporcionarse á nuestro reino, que el franquear sin distinción sus producciones naturales á las naciones del globo? ¿Qué medio más conducente para emplear los esfuerzos de la agricultura en un suelo feracísimo, abundante en aguas, de inclinada ubicación para sus riegos y arregladas estaciones para el perfecto sazón, que proporcionar una segura extracción de sus cosechas, convidando al extranjero?» (M. CRUCHAGA. *Organización Económica*, página 347.)

"En cuanto al cobre en barra, que se menciona en los cuadros que preceden y que después del oro era nuestro artículo más noble, exportábase generalmente sólo para dos usos, esto es, para las pailas de los ingenios de azúcar en el Perú ó para fundir cañones en la maestranza de Lima ó en las de la Península.

"Iba la mayor suma por la vía de Lima, de donde, ó tomaba la dirección del Cabo de Hornos, pagando así un triple flete, ó pasaba á Portobello á través del istmo, y en ocasiones por la vía del lago de Nicaragua, según refiere Roberto Lade en sus viajes por aquellas regiones, á fin de evitar por este camino de circunvalación el riesgo de captura en las costas meridionales del mar de las Antillas.

"Ya hemos visto que al último de aquellos mercados iba en partidas demasiado diminutas para que por sí sólo bastase á saldar la cuenta de la yerba. De 1748 a 53 sólo se exportó, fuera de valizas, un valor equivalente á 10,850 pesos por año, siendo el precio ordinario de aquel artículo en Chile, 10 pesos el quintal, 15 en Buenos Aires y 25 en la Península. En el quinquenio de 1792 á 96 la exportación subió en un término medio á 2,114 quintales, y en el último año, tomado aisladamente, á 3,223 quintales.

"Sufría también el cobre sus alternativas de precio, como acontece hoy día, según las leyes del consumo y la demanda, particularmente cuando venía un pedido inesperado de Lima ó de Madrid.

"Fué una de las más sonadas de aquellas alzas repentinas la que produjo una real cédula de 17 de octubre de 1750, que llegó á Chile en el año subsiguiente, y por el cual se pedía de un golpe y con urgencia la suma,

fabulosa entonces, de ocho mil quintales para fundir artillería en la Península. Envióla el presidente Amat de las minas de Aconcagua y de Quillota, en cuyos partidos había unos veinte y tantos hornos de fundición llamados de manga, de construcción tan primitiva, que el calórico de la reducción se incrementaba sólo á fuerza de fuelles.

"Poco más tarde vino una demanda inesperada de los puertos menores del Perú, donde requería su consumo el ensanche de las casas pailas en los ingenios de azúcar.

"Nunca he deseado más escribir que en estos días, " decía desde Santiago á Coquimbo, con esta ocasión, " una solícita madre á su hijo, el 11 de abril de 1756, " para avisarte que el cobre se pide en Intermedios, pues " lo piden y hay utilidad. Manuel ha comprado mil y " doscientos pesos en pailas. Puedes admitir la oferta " con la advertencia de que la paga es tardía, porque el " comercio del Perú se compone de plazos, trato indis" pensable en el más rico."

"En el año de 1770 ocurrió otra alza, que llamaremos de cañones, porque el rey pidió otra vez tan enorme cantidad de cobre que en tres años Amat le envió hasta 10,718 quintales, cuyo artículo, aunque comprado en la plaza de Valparaíso desde 9 pesos dos reales hasta 11 pesos, (que fué su más alta cotización en su precio progresivo) costó al Erario de Lima, después de los fletes, cábalas y engaños, 173,959 pesos 4 reales. Los cobres de Chile, especialmente los de Aconcagua, eran con mucho preferidos á los más finos pero vidriosos (arsenicales) de Oruro. Estos, que eran mucho más caros, pues importaba en Lima 36 pesos el quintal, se empleaban como liga en las monedas de Potosí y de Lima.

"Pero no siempre los vireyes del Perú se regían en sus compras, por las leyes llamadas hoy del libre cambio. Así, cuando estalló la guerra de 1762 mandó á Chile el despótico Amat un comisionado llamado don Francisco Javier Hermoso á comprar cobre de artillería, y como no encontrase aquél refinado y en barra en los ingenios de Aconcagua, ni quisieran los bodegueros de Valparaíso embarcarlos, por su cuenta ó la de sus consignantes, temerosos de corsarios, ayudado aquél del tremendo gobernador La Espada, embargó todas las existencias á nombre del rey y embarcó para el Callao 1,728 quintales, que era toda la existencia del mercado.

"Notábase esta misma escasez de aquel artículo, que sólo cobró vida cuando comenzó á aparecer en la rada de Valparaíso la bandera de San Jorge, en los primeros años del presente siglo. "Asimismo escribía un comi-" sionista de Cádiz á su corresponsal en Santiago, el " 30 de abril de 1805, quedo impuesto de la suma esca-" sez de cobre que había en esa á la llegada de la fraga-" ta *Primavera*, y que por muchas diligencias que V. " hizo para proporcionarle á don Sebastián Aróstegui " los 600 quintales de mi encargo no lo pudo conseguir, " quedando sí de acuerdo con dicho Aróstegui en que " se los remitiría á Lima por los primeros buques que " saliesen de Valparaíso." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 184-6.

Los cuadros estadísticos que hemos insertado manifiestan que en aquella época, como hoy, uno de los ramos más importantes de la importación del Perú á Chile era el azúcar.

"Así, vemos que siendo el azúcar un fruto de mucho

más valor y menos necesario, sólo este reino consume una gran parte de las que producen las haciendas del Perú, y que muchos pobres miserables que pasan sin pan, apenas pueden pasar sin azúcar.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 323.)

«Esta circunstancia paralogizó á un hombre de tan clara inteligencia como lo era don Ambrosio O'Higgins. Así como el virrey Manso estorbó la internación del trigo de Chile al Perú, para favorecer el cultivo de ese cereal en aquel país, aunque el clima no se prestara á ello, «apreciando debidamente la fertilidad del reino de Chile, y la variedad de sus producciones, O'Higgins creía, sin embargo, que éstas, por su bajo precio, y por la falta de exportación, no podían enriquecer á los agricultores, y que, por lo tanto, convenía introducir nuevos cultivos de frutos de más valor y de seguro consumo.

«Como el renglón de azúcar, dice él mismo, es de los « más esenciales y pingües de que abastece el Perú á « Chile, sacando de este último país sumas insoporta- « bles, dirigí mis miras durante la visita á persuadir á « los hacendados de los distritos del norte las grandes « ventajas que reportarían para su particular y para el « común del país, dedicándose al plantío y beneficio de « la caña en pequeñas proporciones, y aun se fabricaba « azúcar en una hacienda del distrito de la Ligua, la « cual hacienda, por esto mismo, era denominada «El « Ingenio». Esa propiedad formaba parte de un rico « mayorazgo; y su poseedor don José Nicolás de la « Cerda, suministró generosamente á O'Higgins seis « mil y quinientos pies de caña, que este último distri- « buyó entre los hacendados de las inmediaciones y de

" los distritos de más al norte, y en especial de Co-
" quimbo. Esas plantaciones, reducidas casi á simples
" ensayos, produjeron en muchas partes buen resultado,
" é hicieron concebir á O'Higgins las más halagüeñas
" esperanzas; pero, cuando se quiso extender el cultivo
" haciéndolo en mayor escala, se vió que la producción,
" aun en los valles más abrigados, era mezquina, y que
" no correspondía á los gastos y á los cuidados que se
" necesitaban."

"Tres ó cuatro años después, el cultivo de la caña de azúcar había sido definitivamente abandonado, ó sólo se hacía como un objeto de mera curiosidad." (*Historia General de Chile*, tomo VII, pág. 26-7.)

"Aquí tenemos la primera tentativa para efectuar en Chile lo que los proteccionistas de hoy llaman *bastarnos á nosotros mismos*, y que por más que parezca una aspiración patriótica, no es sino un enorme error, como lo comprendió muy bien don Manuel Salas cuando en un informe (de 1796) al Ministro de Hacienda de España criticaba esto diciendo: "Con esta misma teoría, han ci-
" frado la felicidad de un país en trasladar á él las pro-
" ducciones de los vecinos, queriendo que haya en los
" campos de Lima trigo, y aquí azúcar y yerba del Pa-
" raguay, algodón y añil, pretendiendo, por una política
" mal entendida y peor aplicada, privarnos de aquel can-
" je y comercio libre que el Autor de la naturaleza ha
" instituído, dándonos terrenos, clima y genios diferen-
" tes." (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, página 276.)

Como hemos visto, los comerciantes de Lima siempre pretendieron sacar ventajas exorbitantes en sus tratos con los de Chile. Pero donde esto tuvo lugar con más

descaro fué en la isla de Chiloé. Hasta los últimos días de la dominación colonial, aquella provincia permaneció sujeta á la autoridad directa del virrey del Perú, y separada, de consiguiente, de la del gobernador de Chile.

"La población del archipiélago sometido á los españoles, se elevaba, según el empadronamiento formado en 1789, á 26,689 habitantes, de los cuales 15,000 eran de origen europeo, y los restantes indios pacíficos y sometidos. Estaban estos últimos exentos del trabajo personal; pero á todo individuo de dieciocho á cincuenta años de edad se le obligaba á pagar en dinero ó en especies un derecho de capitación de cinco pesos anuales. En cambio, los milicianos, libres del pago de ese impuesto, debían servir sin sueldo ni ración en los oficios militares, á menos que se tratase de un acuartelamiento prolongado, y tenían además la obligación de trabajar en las mismas condiciones en las obras públicas, de las cuales las más penosas eran la apertura y reparación de caminos. Aquellas pobres gentes soportaban este duro sistema con la más humilde resignación. "El carácter de estos isleños, " decía uno de los compañeros de Malaspina, es suma- " mente dócil. Dispuestos siempre á la voluntad del jefe, " la voz del soberano la respetan con toda sumisión, " aunque no sea promulgada con autoridad legítima, ni " por sujeto decorado; virtud que suele serles demasiado " gravosa, porque abusando de aquel sagrado nombre, á " veces los hacen servir con sus personas y bienes sin " proporcionada recompensa, á los caprichos de perso- " nas muy subalternas, cuya repetida tiranía los mantie- " ne en irreconciliable queja contra los que la originan, " distantes de poder acudir á la legítima potestad que

« los desagraviaría.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, pág. 168.)

»El comercio del archipiélago se hacía por medio de tres ó cuatro buques de pequeño porte que llegaban de Perú una vez al año por los meses de verano, es decir, de noviembre á febrero. En el puerto de San Carlos se establecía entonces una verdadera feria. Los habitantes de los otros puntos de la isla grande, ó de las otras islas y del continente vecino, se trasladaban á aquel puerto transportando en sus lanchas y piraguas las mercaderías que habían elaborado durante todo el año para negociarlas por los artículos de producción europea ó de las otras colonias. Estas transacciones comerciales se hacían, en su mayor parte, por medio de cambio de especies, á causa de la grande escasez de numerario; y el uso de este arbitrio había acabado por fijar un valor nominal y constante á muchos de los artículos producidos en el archipiélago. Pero los isleños, deseosos de surtirse prontamente de los objetos que necesitaban, y de realizar sus mercaderías para volverse á sus tierras, eran víctimas de una desvergonzada explotación que consistía en avaluarles, por muy alto precio, lo que se les vendía y en menospreciarles lo que se les compraba. En estos abusos tomaban parte los comerciantes y los funcionarios públicos. »Dos hombres, á quienes la naturaleza de sus em-
» pleos los debía separar de todo lo que es comercio, de-
» cía en 1782 un testigo de esas explotaciones, fueron
» cabalmente los que entablaron la usura de vender la
» pieza de bretaña, que en Lima vale tres pesos y me-
» dio, por ochenta tablas de alerce que, á su retorno,
» rinden un producto de cuarenta pesos; y la onza de
» añil, que en Lima cuesta tres cuartos de real (9 cen-

" tavos), se vende en Chiloé por dos jamones, cuyo valor produce veinte reales (2 pesos 50 centavos). *(Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 171-2).

"¿Cómo es posible, añadía el buen alférez, que este pueblo respire, si un cúmulo de desórdenes le oprime, agobia y destruye? Las exportaciones de la provincia se han hecho un asunto de monopolio. Anatema contra el que quisiere extraer sus efectos. No hay que pensar en esto: aunque paguen los efectos al más alto precio, es un delito execrable sólo discurrirlo. En vano se cansan los vecinos en rogar á los dueños de los barcos á fin de que les conduzcan sus efectos, pagando un ciento por ciento de flete. En una palabra, este es un privilegio exclusivo reservado á los dueños de los buques.

"Para sacrificar la industria de Chiloé, no se necesita más que escasear los efectos que le faltan, porque, en este caso, no hay más recurso que perecer al rigor del hambre, ó sufrir la ley impuesta por tres ó cuatro tiranos." *(Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 201.)

"El arribo de un navío mercante al puerto de San Carlos, decía el mismo alferez, causa en el espíritu de aquellos vecinos un regocijo general, porque, sumergidos en la miseria, sólo aspiran á reparar por un momento la suerte desgraciada que los oprime; y violentados por la necesidad, hallan en él un remedio más destructor que los propios males. Allí es donde se ve, con no poco desdoro de la humanidad, llegar á estos isleños con el fruto de un año de trabajo, rogando y suplicando con la más humilde sumisión á los patrones y capitanes para que les permiten y cambien sus efectos. Pero estos gemidos, verdaderamente dignos de

" compasión, no pueden ser escuchados, porque ya de " antemano el monopolio se ha hecho dueño de la carga, " la que queda reconcentrada en un corto número de ma- " nos excesivamente manchadas con el sudor de aquellos " infelices, de donde resulta una reventa cuyo curso, " agitado por la codicia, entorpece la industria y el co- " mercio de la provincia." Los mismos conceptos, aunque bajo formas menos esplícitas, se hallan en los otros documentos y relaciones de la época.

"La exportación de Chiloé consistía entonces anualmente en doscientas mil tablas de alerce ó de otras maderas; diez á doce mil jamones; ochocientos á mil ponchos comunes, llamados toltenes; ocho á diez de clase superior, por cada uno de los cuales se solía pagar hasta ochenta pesos; cien colchas de lana; doscientas barricas de tocino; cincuenta ó sesenta quintales de pescado seco; treinta ó cuarenta mil sardinas en salmuera; y algún lienzo burdo de lana. El valor de estos productos, al precio que se les daba en Lima, alcanzaba á sesenta y cinco y setenta mil pesos, y habría bastado para saldar las importaciones; pero por las causas indicadas más arriba, los productores recibían un precio ínfimo.

"La importación consistía en artículos europeos de uso común, y en algunos productos americanos traídos solamente del Perú y avaluados á precios muy altos. Figuraban entre éstos el azúcar, el añil, la sal, aguardiente, yerba del Paraguay, ají, paño de Quito, etc. Estas mercaderías eran vendidas á precios enormes. Rivera avaluaba en trece mil trescientos pesos el valor en Lima de las mercaderías que se importaban anualmente á Chiloé; pero el producto de su venta se elevaba en esta provin-

cia á más de sesenta mil.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 172-3, nota 5.)

«Hé aquí, ahora, cómo se procedía para el despojo de aquellos moradores hambrientos y desnudos.

«Cuando no el gobernador, alguno de sus agregados ó el patrón del barco, pues el complot no pasaba de cinco ó seis monopolistas (ni el lugar daba para más), abrían feria en la playa y vendían los artículos de primera necesidad á precios forzados y que habrían sido verdaderamente increíbles, si no se tratase de la codicia omnipotente ejercitándose sobre una tribu desheredada. Así, la arroba de azúcar, que importaba, puesta á bordo en el Callao, de 3 á 4 pesos, se vendía en 10; la yerba del Paraguay, en 18 pesos, siendo el costo de la arroba en Lima 6 pesos 4 reales, y sólo 3 ó 4 en Valparaíso; y por último, la botija de aguardiente de Ica, cuyo principal era de 11 pesos, en 25. Un quintal de jabón se hacía subir de 10 pesos á 35; el tercio de ají, de 4 á 15, y la piedra de sal de Huacho, que se llevaba á ese territorio envuelto en todas direcciones por el mar, de 1 á 4 pesos... Esto por lo que hacía al alimento y á sus condimentos más indispensables.

«En cuanto al vestido, la tiranía era más insoportable todavía. La vara de bayeta de la tierra y de pañete, que traía de costo dos y medio reales, vendíase por la fuerza á 5 reales, mientras que el paño de la misma procedencia y que no costaba en el Perú sino 2 pesos y un real la vara, había de marcarse forzosamente en 5 pesos. Aun los géneros extranjeros que reemplazaban al tocuyo, con el nombre de bretaña contrahecha, más que duplicaban su precio, subiendo de 3 pesos y medio, que era su valor en Lima, á 8 pesos...

"Mas, por abominable que esto fuera, la iniquidad se hacía aún más repugnante en el modo de computar los cambios, pues es sabido que en Chiloé el numerario era casi completamente desconocido. De esta suerte, los sabrosos jamones de la isla (producto de cerdos alimentados con mariscos), que en Lima se vendían en 10 reales, se recibían sólo por 4 á bordo del barco de Lima; los ponchos, que valían 20 pesos, en 8, y la tabla de alerce, cuyo precio normal era en Lima 4 reales, en un cuartillo...

"Por manera que, como lo señala con generosa indignación y en calidad de testigo presencial el ingeniero Rivera, solía cambiar en Ancud una piedra de sal de Huacho por 16 jamones, ó lo que es lo mismo, se arrancaba al isleño un valor de 20 pesos por otro veinte veces inferior." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 200.)

"El tráfico marítimo de la isla se desarrollaba, no obstante, lentamente, gracias á la pujanza sobrehumana y á la sobriedad imponderable de sus humildes pero varoniles naturales. La cifra de sus importaciones, que antes de 1782 era, según el ingeniero antes citado, de sólo 13,326 pesos en término medio, llegaba en 1787 á 30,000. Hé aquí cómo el ingeniero Rivera clasifica el comercio de retorno de Chiloé en 1782:

PLAN que manifiesta el total de los efectos que se introducen en la provincia de Chiloé, un año con otro, y del valor que tienen en la capital del Perú en tiempo de paz.

De Lima salen para Chiloé, un año con otro:

350	botijas de aguardiente.	á	11	pesos	cada una	$	3,850
40	" de miel . . .	á	4½	"	"	"	180

400	arrobas de azúcar. .	á	20	reales	cada una	$	1,000
40	" de yerba del Paraguay. . . .	á	6½	pesos	"	"	260
25	tercios de ají. . . .	á	4	"	"	"	100
300	piedras de sal. . . .	á	1	"	"	"	300
10	quintales de jabon. .	á	10	"	"	"	100
2	" de sebo. .	á	8	"	"	"	16
250	libras de añil. . . .	á	12	reales	"	"	375
150	piezas de bayeta de la tierra, y por flete.	á	2¼	"	vara	"	3,375
3	piezas de paño de Quito.	á	17	"	"	"	255
45	piezas de ropa de Castilla.	á	75	pesos	pieza	"	3,375
10	quintales de hierro. .	á	14	"	quintal	"	140
	Total.					$	13,326

"Por este plan se advierte que los efectos que se le introducen anualmente á la provincia, tienen en Lima un valor igual á 13,326 pesos, y los que se extraen en cambio de éstos ascienden en la misma capital á 96,700 pesos.

"La diferencia entre estas dos sumas es igual á 82,374 pesos.

"Luego Chiloé, en el pequeño cambio de 13,326 pesos ha de sacrificar precisamente 82,374 pesos que resultan contra sí."

"Hé aquí ahora, cómo en un manifiesto de la época, se valoriza por artículos y cantidades la exportación total de Chiloé:

Ponchos.	2,151
Bordillos.	8,704
Colchas de lana bordadas.	67
Almofrejes.	7
Sabanillas de lana.	36
Fanegas de harina.	84
Fanegas de papas.	207½

Quesos	104	
Jamones.	45,806	
Botijas de manteca.	87	
Bacalao	83	qls. 6 lbs.
Sardinas arenques.	65,500	
Sartas de mariscos secos.	2,208	
Barbas de ballena.	203	
Pieles de nutria.	52	
Escobas de crisneja	77	
Palanganas de madera.	38	
Tablas de alarce de vitola común. .	230,094	
" de vitola de alarce	1,770	
" de ciprés.	70	
" de avellano.	642	
" de laurel.	864	
Cuartones de alarce	732	
Lumas.	697	
Guiones, 5,062, y botavaras y remos.	405	

(*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 201-202.)

"En los diez años que se sucedieron á la última fecha, resultó un cambio aun más notable, como si los benéficos efectos de las postreras reformas de España hubiesen tenido ya tiempo de llegar á aquellos remotos parajes. Según un estado inédito que tenemos á la vista, firmado por el tesorero real de San Carlos, don Juan Perrault, el 19 de marzo de 1796, en los cinco años corridos de 1791 a 1796, la importación ascendió á 382,847 pesos 1 real, la exportación a 118,150 pesos 1 real y los derechos percibidos á la suma enorme de 33,802 pesos y 6 reales.

"Se notará la desproporción entre los valores de la internación y los de la salida, y esto, así como la enormidad de los derechos, es una prueba más de la justicia con que pedía reparación al virrey de tanta iniquidad el memoralista Ribera.

"Las principales internaciones en ese período de tiempo habían sido 1,751 botijas de aguardiente, cuyo valor era de 25,670 pesos; 4,684 arrobas de azúcar por 17,344 pesos 4 reales, y 1,106 arrobas de yerba por 6,340 pesos.

El dinero registrado para Lima durante cinco años subió á 183,453 pesos 7 reales, pero todo en libranzas sobre aquella plaza. La plata sellada que corrió en Chiloé en igual período de tiempo fué sólo de 24,910 pesos 5 reales, ó sea cinco mil pesos por año. El resto de la moneda la suplía el alerce, a razón de cuatro tablas por un real.

Por lo demás, en el siguiente estado se contiene el valor del comercio en cada año del quinquenio mencionado, con más la balanza en deudas que aquél dejaba contra los malaventurados isleños.

	Valor de lo que ha entrado	Valor de lo que ha salido	Diferencia en contra de la provincia
	Pesos Rs.	Pesos Rs.	Pesos Rs.
En la estación de 1792.	78,850 5	34,610 6	44,239 7
En " " " 1793.	77,258	18,272 2	58.985 6
En " " " 1794.	48,691 2	19,991	28,700 1
En " " " 1795.	102,736 1	24,029 2	78,706 6
En " " " 1796.	75,310	21,246 7	54,064
TOTAL (según los precios antojadizos impuestos por los mercaderes de Lima).	382 1,847	118,150 1	264,696 6

(*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 202 y 203.)

"El número de los buques del tráfico de Chiloé se aumentó también considerablemente en la última década del pasado siglo, hasta ser visitado su archipiélago por cinco ó seis embarcaciones de regular tamaño. Según Moraleda, construyóse también en Castro una goleta de 100 toneladas que entró ufana á San Carlos con su maestre y constructor don Manuel del Trigo, el 9 de enero de 1789. Era de opinión el perspicaz virrey Amat que Chiloé en ciertos casos ofrecía más comodidad que otros puertos para las construcciones navales.

"Los buques que arribaron á aquel puerto en el año de 92, fueron las fragatas *Rosario, Cármen, Santa Bárbara, Mercedes* y *Santa Rosalía*, y los paquebots *Santa Rosa de Lima, Santa Teresa* y el *Carmencito*, ocho en todo.

"En el año subsiguiente fueron sólo tres; siete en 1794; seis, la mayor parte piraguas, en 1795, y cinco en 1796. El valor de los cargamentos variaba generalmente de 15 á 50 mil pesos, habiendo sido el más considerable el que con el importe de 54,445 pesos 4 reales trajo en 1793 el paquebot *Teresa*.

"Los retornos fluctuaban, al contrario, entre 5 y 10 mil pesos, habiendo sido el más valioso el que cargó en 1792 la fragata *Mercedes*, pues ascendió su valor á 13,811 pesos 7 reales. Algunos de los barcos de Lima, como la *Carmen* y el *Socorro* en 1794, y las piraguas *San Antonio* y *Loreto* en el año venidero, vinieron en lastre, pero en ningún caso regresaban sin llevar frutos ó artefactos, si más no fuese por el valor de 300 ó 500 pesos.

"Pero lo que maravillará ciertamente con mayor intensidad al lector que busque en la aridez de las cifras

el monto de la iniquidad que puede engendrar un sistema dañado en las sociedades humanas, es que para consumar aquélla se hubiese recurrido al singular arbitrio de obstruir al comercio de Chiloé su comunicación directa con la Concepción, que estaba á horas de vela de sus canales, y particularmente á cerrar como un sitio maldito el puerto de Valparaíso, que era su mercado natural por la baratura proporcional de sus precios, y donde, sin salir de un sólo artículo por vía de ejemplo, habrían los isleños podido comprar la yerba-mate un ciento por ciento menos cara que en los almacenes de Lima.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, páginas 203.)

«Este sistema de explotación comercial era altamente ruinoso para los habitantes de Chiloé. Uno de los gobernadores de esta provincia, el coronel don Francisco Hurtado, que desplegó grande actividad para recoger datos geográficos y estadísticos, intentó en 1787 regularizar este comercio, estableciendo por tarifa precios fijos á las mercaderías para reducir á un treinta por ciento el recargo en el valor de las que se llevaban del Perú; pero como contamos en otra parte, el virrey don Teodoro de Croix, desaprobó ese plan, y ofendido por la arrogancia del gobernador, que había cometido otras faltas, lo separó de su destino y lo sometió á juicio. Para remediar en lo posible aquellos abusos, estaba resuelto que el cabildo de Castro «comisionase sujetos luego que llegaba » al puerto de San Carlos el primer navío de comercio, » para que arreglasen y señalasen justos precios á los » efectos que se conducían destinados á aquella feria.» El padre González Agüeros, que ha dado cuenta de este sistema, conocía sus inconvenientes, y no disimula que

en realidad no remediaba radicalmente el mal; pero lo hallaba preferible al régimen de entera libertad, por cuanto éste daba origen á mayores engaños. "Mucho se " remediaría todo, decía, si aquellos isleños tuvieran em- " barcaciones en que conducir sus efectos á Lima y á " otros puertos;" pero en el estado de pobreza en que vivían, estaban bajo la dependencia absoluta de los co merciantes y corredores del Perú." (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 173 á 4.)

Como consecuencia de todo esto, los habitantes de Chiloé se conservaban en la mayor miseria.

"El estado de pobreza de los habitantes de aquellas islas, es algo que parecería increíble si no estuviera demostrado por los documentos de la más incontestable autenticidad. La única diferencia que el célebre piloto Moraleda encontró entre el más pobre y el más rico habitante de Chiloé, consistía en que el primero acopiaba más trigo, más cebada y más papas que el segundo, para no padecer indigencia en los últimos meses del año, pero no había uno sólo que sostuviera en su casa durante todo el año el uso de pan y de carne, y era muy raro encontrar un hombre que poseyese un caudal de cien pesos en dinero.

"Son verdaderamente dignos de compasión aquellos " pobres y solitarios isleños, decía uno de los más en- " tendidos misioneros del archipiélago, porque en todo " padecen necesidades. Sus casas son unos mal forma- " dos ranchos de palos y tablas, pero en tal disposición, " que, para tapar las junturas, se valen de pellejos y de " trapos viejos.

"Los techos son de paja que es preciso renovar con " frecuencia. Son muy raras las casas que en su puerta

" tienen cerradura y llave, y en lugar de esto, usan unas " tranquillas. Como todos los edificios son de madera, " están expuestos á frecuentes incendios. La mayoría " de aquellos habitantes no vive en los pueblos, sino es- " parcida en los campos. Está cada familia sola en su " casa, sin comunicarse con los demás tal vez en algunas " semanas, y si es tiempo rigoroso de temporales y llu- " vias, se pasan meses sin verse los unos á los otros. " No hay en todo aquel archipiélago dónde se puedan " adquirir medicamentos, ni aún en los lances más for- " zosos y de mayor necesidad. En Chiloé, las gentes " carecen de hospital, de médico y de medicinas. No " tienen quién les enseñe y estimule en ciencia arte ni " facultad alguna. Hechos cargo de esto, los misione- " ros, deseando, en cuanto estuviese de nuestra parte, el " alivio y consuelo de aquellos pobres, nos dedicamos a " la instrucción de los niños y jóvenes, estableciendo es- " cuelas para beneficio de todos. Hallamos luego, aún " para esto, la necesidad manifiesta, pues por falta de " papel, nos vimos precisados á dejarles formar las pla- " nas en unas tablas de pelú bien acepilladas, y del an- " cho y largo de un pliego de papel común. Luego que " escriben, y se les corrige la plana, lavan la tabla y, " puesta al sol ó al fuego, la secan para repetir en ella " la escritura. Igual falta se halla en todo el archipiéla- " go, de libros para enseñar á leer, y por tanto, se ex- " perimenta allí tanta rusticidad é ingorancia." *(Historia General de Chile*, tomo VII, págs 168 á 9.)

Siendo el virreinato del Perú, en las primeras épocas de la dominación colonial, la única posesión española á la cual se permitía sostener un tráfico legal con este país, Chile no podía ejecutar sino por su intermedio ninguna

operación comercial con las demás colonias bañadas por el Pacífico.

Pero el Gobierno de España luego trató de impedir aun ese tráfico indirecto.

"Ya hemos recordado en el lugar oportuno aquellas miserables reales cédulas de los tres Felipes, de 1595, 1620 y 1628, que tan profunda indignación despertaron en el ánimo de Robertson, el más ilustre historiador de América en el siglo XVIII, y según las cuales estaban condenados á morirse de hambre los pueblos del litoral del Pacífico desde Guayaquil á Panamá y desde Panamá á Acapulco, á virtud del más ruín de los monopolios conocidos, el del "pan de cada día."

"Era, en efecto, prohibido exportar á aquellos climas ardientes y enfermizos ni una libra de harina, ni un azumbre de vino, á fin de dar salida á las féculas podridas de Castilla y de Galicia, los rancios aceites de Málaga y de Córdoba, y los agrios caldos de Cataluña, que traían de tres en tres años (y á veces por décadas), los galeones de la flota.

"Y tan arraigadas se hallaban las bastardas ventajas de aquella explotación en la mente de los llamados estadistas españoles, que aun aquel Campillo y Cossio que pasa por una lumbrera de ilustración en la Península, escribía, dándose aires de reformador, á mediados del pasado siglo, estas palabras relativas al comercio recíproco de las colonias del Pacífico, que no pueden leerse sin vehemente irritación. "Supónese, dice, como que se
" ha insinuado, que no será permitido llevar vino, aguar-
" diente, ni aceite del Perú á nuestra nueva España, ni
" nada en parte alguna que impida el consumo de los
" productos de España.

"Los intendentes deberán vigilantemente celar tales " introducciones, para que su autoridad, cuidado y apli- " cación á tan importante negocio, pueda enteramente " lograr el abolir las permisiones que en este particular " hoy tienen; porque mal podrían los productos de Es- " paña tener aquel consumo que nos prometemos, si á " menos costo y á menos distancia las surtieran de ellos " otras provincias.

"Para que así se consiga, se impondrán severas penas " á los que en el todo ó en alguna parte contravengan " á esta disposición, dando por decomisos los géneros " que aprehendiesen de estas distintas clases, y sufrien- " do los contraventores el castigo que se hubiese im- " puesto, sin que en nada de ella concurra la menor di- " simulación, pues es regular que en los principios, tres " ó cuatro ejemplares de esta naturaleza sean aptísimos " á contener á todos."

"Hablando en este mismo libro de los intercambios de aquellas colonias entre sí y con la Península, agrega el mismo reformador, entre muchas otras condiciones y cortapisas, la que consta de este párrafo: "Una de ellas " será que los que hagan este comercio hayan de ser " precisamente españoles domiciliados en España, no en " Indias, y los navíos de construcción de España; pero " la tripulación basta que sea de vasallos del rey, de " Indias y de españoles indistintamente." ¿Y si esto decían y pensaban en España los reformadores, qué dirían y qué pensarían los rutineros? (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 191-2.)

"Hacia el año de 1718, dulcificóse un tanto aquel régimen verdaderamente bárbaro, permitiéndose que se llevasen del Callao á Centro América, y de esta suerte

indirectamente desde Chile, algunas menestras y cecinas, á condición de que no se condujese ni un adarme de los tres artículos más esenciales de la vida colonial: la harina, el vino y el aceite. Mas, habiéndose perdido un buque de aquel pobre tráfico, en la salida ó vecindad de Sonsonate, se dejó de mano una especulación que en sí misma no ofrecía sino cortísimos provechos. Para que hubiese sido fecunda, era preciso que la concesión, á más de amplia, fuese directa desde los puertos mismos en que se producían los frutos de comercio.

"Trató, sin embargo, de darle nueva vida el virrey Manso, despachando, el 1.º de marzo de 1746, á los puertos de Centro América, un buque cargado con treinta mil botijas de vino, cierta cantidad de aceite, que debía ser prudentemente regulada por los virreyes en las expediciones posteriores, y 200,000 pesos en dinero para hacer la compra de cacao y de añiles, en que eran ricas aquellas provincias.

"Movía á Manso en aquella empresa, un tanto desautorizada, más el interés del fisco (por los fuertes derechos de salida que impuso á aquellos frutos, siendo tan sólo el llamado de boquerón ó franquía de la isla de San Lorenzo, de 5 por ciento) que el bien de las hambrientas poblaciones á que iban destinados. Pero, agradecidas éstas, enviaron al virrey "muy expresivas gracias por haberle dado gran consuelo," y aún formaron una compañía y despacharon al Callao un buque de su cuenta, al que pusieron el nombre significativo de el *Socorro*, para proveer á sus urgencias de pan y de misericordia.

"Pero aquí surgió otra dificultad, propia de aquellos menguados tiempos de universal explotación. Y fué aquella la resistencia que los mercaderes de Lima y los navie-

ros del Callao, opusieron á que retornase el buque de Centro América por cuenta de sus aviadores, alegando (así dice el virrey Manso) que el permiso de comerciar había sido para la ida, "mas no para la vuelta."

"El virrey resistió, sin embargo, á esta curiosa pretensión de crear un comercio manco y leonino; pero, por su parte, hizo, respecto de Chile, lo que los monopolistas limeños pretendían ejecutar con los centro americanos. Vamos á ver cómo.

"Por el año de 1750 ocurrióse al Presidente Ortiz de Rosas, en vista de los ensayos que se hacían desde Lima, que sería acaso lícito, y, sin duda, lucrativo, el exportar directamente las menestras de las chácaras de Chile (ya que no sus harinas y sus trigos) á Acapulco y el Realejo, á Panamá ó á Guayaquil.

"Diputó con tal objeto á Lima, de acuerdo con el Cabildo de Santiago, á un mercader llamado don Baltasar Baltierra, á fin de obtener la previa autorización del virrey Manso, autor primitivo de aquella novedad. Pero mal conocían los chilenos la tiránica sujeción de sus amos del Rimac si se imaginaron que tal solicitud podía alcanzar algún asentimiento. Rechazólo tercamente en consecuencia, aquel funcionario, "por las tramoyas de aquellos " mercaderes," dice el historiador Carvallo.

"Tan nulas eran, á la verdad, por esos días, nuestras relaciones directas con Guayaquil, cuyo mercado abundaba en frutos de que nosotros hacíamos extenso consumo (al paso que su plaza necesitaba para vivir de los lozanos nuestros) que aún en un año tan avanzado del último siglo como el de 1791, de 69,206 cargas de cacao que se exportaron de Guayaquil, ni una sola vino

á nuestros puertos. De la cosecha siguiente, qué ascendió á 70,932 cargas, sólo recibimos 119.

"Más abundante salida encontraban para nuestros mercados, pero siempre por el intermedio forzado del Callao, los paños y pañetes que venían de los obrajes de Quito, las jergas de Cuenca, llamadas tal vez con aquel nombre por sus abigarrados colores, y los famosos tocuyos, que primitivamente vinieron de la provincia de aquella denominación en el nuevo reino de Granada.

"Habían en cierto modo monopolizado aquel tráfico, conocido bajo la denominación genérica de ropa de la tierra, los diligentes jesuítas, dueños de los telares de Quito, como lo eran de los yerbales del Paraguay, de las mejores ramadas de matanza en Chile y de los ingenios de azúcar en el Perú. Á título de la exención de todo derecho que disfrutaba su comercio á lo divino, no sufrían la competencia de los mercaderes laicos en éste como en los demás ramos de industria de que aquéllos habían echado mano para adueñarse financieramente de la América.

"Era esto á tal punto respecto del comercio de Quito, que en diez años realizaron en Lima no menos de 367,902 pesos de aquel artículo.

"Mas, con la apertura del comercio de registros por el Cabo, que hizo descender á ochocientos ó mil pesos el importe de un fardo de paño peninsular, que antes valía dos i tres mil, se postró notablemente aquel consumo, paralizáronse los famosos obrajes del Egido de Quito, y desde entonces comenzó, según lo observa Raynal, la decadencia incurable de esa ciudad, antes tan próspera.

"Echóse de ver aquella gradual decreptitud principalmente en los últimos años del siglo antepasado, porque

habiendo sido la exportación de paños de Quito por Guayaquil de 440 fardos en el quinquenio de 1763-68, fué sólo de 338 fardos en el quinquenio de 1779-84 y de 215 en igual período desde 1783-85.

En 1793 la exportación se había detenido en aquella cifra y la gerga y tocuyo en la mezquina suma de 36,230 varas.

"En cuanto al comercio directo de Chile con Méjico y Centro América, se veía limitado no menos que por las cortapisas de la corte, por la contrariedad de los vientos. El viaje de bajada era fácil y placentero; mas, al subir, los sures reinantes en ambos hemisferios hacían tan dificultosa la navegación, que de Acapulco al Callao solían emplearse tantas semanas en el viaje de regreso como se habían tardado días en la navegación de la costa abajo. Valparaíso estaba mucho más lejos, de esta suerte, que Manila, y buque hubo, como el *Neptuno*, del comercio de Guayaquil, que á principios de este siglo empleó, según el barón de Humboldt, siete meses en venir de las costas de Méjico al Callao.

"Por esta misma razón el ilustre autor que acabamos de citar, y que tan prolija cuenta ha dado del comercio de la Nueva España, al hablar del que hacía con nuestras costas, se limita á decir en dos renglones que "el " comercio de Acapulco con los puertos de Guayaquil y " Lima es muy poco activo", sin nombrar siquiera á Valparaíso. Más adelante, empero, añade: "Muchas " veces el cobre del Huasco, conocido con el nombre de " cobre de Coquimbo, sigue el mismo camino de Gua- " yaquil: este cobre no cuesta en Chile más que 607 pe- " sos el quintal, y en Cádiz su precio común es de 20; " pero como en tiempo de guerra sube hasta 35 ó 40

" pesos, los comerciantes de Lima que comercian con " las producciones de Chile encuentran ventaja envian- " do los cobres á España por Guayaquil, Acapulco, Mé- " jico, Vera-Cruz y la Habana."

"Y este itinerario, el más estrafalario del mundo, sin excepción de las caravanas que vienen del fondo de la Tartaria ó de la Arabia á los mercados de occidente, ¿no es por sí sólo un libro de revelaciones sobre el absurdo ciego y la intolerancia de la España en el trato de sus colonias de América?

"En cuanto á los puertos del Perú al sur del Callao, que entonces se denominaban Intermedios y eran nuestros más accesibles vecinos, sabido es que también nos estaban vedados, sobre todo para trasbordar efectos de Castilla. No había en el Pacífico sino un puerto mayor, y éste era el Callao, como en la Península Cádiz era puerto único. En septiembre de 1759 el virrey Amat mandó decomisar en Arequipa ciertos efectos europeos que había llevado en su registro público y autorizado la fragata *Barbeneda*, á causa de aquella prohibición, y sólo por equidad los devolvió.

"Cuatro años más tarde (1763), se declaró, sin embargo, por el presidente Gonzaga la libertad de Intermedios, que era casi ilusoria para el adelanto de Valparaíso, por cuanto su navegación estaba constituída en derechura desde tiempo inmemorial á la ida y á la vuelta." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 192 á 195.)

"Una real cédula preparada en el Consejo de Indias y firmada por Carlos III, en 20 de enero de 1774, puso término al régimen tan absurdo como injusto que prohibía el comercio recíproco entre algunos de estos países. " Conformándome con el dictamen del Consejo, decía el

" rey, he resuelto alzar y quitar la general prohibición
" que hasta ahora ha habido en los cuatro reinos del
" Perú, Nueva España, Nuevo reino de Granada y
" Guatemala, de comerciar recíprocamente por la mar
" del Sur sus efectos, géneros y frutos respectivos, y per-
" mitir (como por la presente mi real cédula permito)
" que libremente lo puedan hacer todos sus naturales y
" habitantes, sin embargo de cualesquiera leyes y reales
" disposiciones que para lo contrario hubiere, las cuales
" derogo para este fin y efecto desde el día de la publi-
" cación de esta mi real resolución."

"Esta real cédula, destinada á hacer desaparecer aquella monstruosa prohibición y reglamentar el nuevo régimen, fué inspirada por don José de Gálvez, que entonces no era ministro todavía, pero que, como muy conocedor de los negocios de las colonias y como miembro del Consejo de Indias, pidió con instancia la sanción de esta reforma.

"Aquella prohibición había perjudicado particularmente á Chile, cuyos negociantes y agricultores no podían comerciar más que con el Perú y con las provincias de ultra cordillera. Aun el comercio, con estas últimas, estuvo más de una vez expuesto á suspensiones por efecto de aquellas leyes. Por el real decreto de 2 de febrero de 1778, de que vamos á hablar en seguida, Carlos III sancionó la libertad de estas tres provincias para comerciar entre sí. El artículo 8.º de ese decreto dice textualmente lo que sigue: "Que entre las provincias é islas
" contenidas en esta concesión, puedan comerciar mis
" vasallos con los frutos y géneros respectivos bajo
" estas mismas reglas." Esta reforma, que venía á destruír un estado de cosas que ahora nos parece inconce-

bible, debía tener una grande influencia en el desenvolvimiento de estas colonias." (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 380.)

"Quedaron todavía algunas trabas, sin embargo, que procuró remover don Ambrosio O'Higgins, cuando, en su informe al Ministerio de Indias de 21 de septiembre de 1789 pedía que se facilitase "el comercio de los productos de Chile en Guayaquil, en Panamá y en los puertos de la América Central, suprimiendo los impuestos y alzando las restricciones que dejó subsistentes la real cédula de 20 de enero de 1774, al autorizar la libertad de comerciar entre las diversas colonias españolas del Pacífico." (*Historia General de Chile*, tomo VII, pág. 79.)

Quizás fué á consecuencia de ese informe que "el 10 de abril de 1796 se otorgó la más absoluta franquicia del comercio de las colonias del Pacífico desde Chile á Méjico, para su comercio recíproco, con rebaja de tres cuartas partes de los derechos vigentes." Al terminar la época colonial "el comercio entre Chile y el Perú, que por cerca de dos siglos había sido el único que nuestro país hacía fuera de sus fronteras, había sufrido notables modificaciones desde que el rey autorizó el tráfico directo entre la metrópoli y sus colonias. El Perú casi no enviaba ya á Chile mercaderías europeas, sino los frutos de su suelo y los de las colonias vecinas; pero Chile seguía enviándole las producciones de su agricultura y de su minería, y una muy pequeña parte de los artículos de su industria. Este comercio representaba un valor anual de cerca de un millón y medio de pesos. El Perú introducía cada año en Chile cerca de ochenta mil arrobas de azúcar, que se vendían á razón de dos pesos seis reales, y hasta cuatro y más pesos en las épocas en que el te-

mor á las naves enemigas paralizaba el comercio. Este era el más importante artículo de esa importación; en pos de él venían los tejidos ordinarios de algodón y de lana, elaborados en el Perú ó en Quito, por un valor de más de ciento ochenta mil pesos, la sal en piedra, el añil (traído de la América Central) el arroz y el cacao, además del tabaco comprado por el tesoro real para surtir las oficinas del estanco. Entre los artículos enviados por el reino de Chile figuraba en primera línea el trigo, pagado á un peso veinticinco ó cincuenta centavos la fanega, y cuyo valor total se elevaba á cerca de trescientos mil pesos. La exportación de sebo (á cinco pesos quintal) alcanzaba á cerca de ciento diez mil pesos. El cobre representaba sólo la mitad de ese valor. El vino, la jarcia, el charqui, el pescado y las frutas secas, los cueros y otros productos agrícolas, completaban, con las mercaderías anteriores, un valor de cerca de setecientos mil pesos.

"El comercio entre Chile y Perú se hacía por medio de unos veinticinco ó treinta buques. Estas embarcaciones pertenecían casi en su totalidad á los armadores del Callao, porque en Chile, sólo algunos de los comerciantes de Concepción eran propietarios de buques. Resultaba de aquí, que aquellos armadores, que á la vez eran los compradores de los artículos de Chile, ejercían una especie de monopolio imponiéndoles un precio tan bajo que dejaba muy reducida utilidad á los productores. Estaban éstos, además, sujetos á los abusos de los bodegueros de los puertos, que ni los interesados, ni la intervención de la autoridad pudieron corregir eficazmente."

" En Valparaíso, decía don Manuel de Salas en 1796,
" los bodegueros, distantes treinta, cuarenta y setenta le-

" guas de los que les confían sus bienes (los frutos de sus
" haciendas), conociendo el precio de éstos en la plaza y
" en los campos, sin emplear ni arriesgar dinero, venden
" y compran para reponer, cumpliendo con tener igual
" cantidad á disposición del propietario, quien guarda
" sus recibos porque nadie los solicita, hasta que, urgidos
" por el tiempo ó por la necesidad, se vale del mismo
" infiel depositario para que malbarate sus productos ó
" los arroje por inútiles. Contra este abuso se han to-
" mado muchas precauciones y formado planes y pro-
" yectos, pero todos sin fruto. Para examinarlos, tengo,
" de orden del consulado, doce cuerpos de autos que
" contienen parte de estos desórdenes y los remedios in-
" tentados, para ver si de ellos resulta el conocimiento
" de la verdadera causa de los primeros y se encuen-
" tra suficiente alguno de los segundos." Este remedio, tan largo tiempo buscado, no podía hallarse sino en la absoluta libertad comercial, que pusiera término á todo monopolio." (*Historia General de Chile*, tomo VII, páginas 395-7.)

V

Los navíos de registro

Sin embargo de todas las prohibiciones y penas impuestas, siguieron por muchos años repitiéndose las expediciones contrabandistas de los franceses, á las cuales se agregaron algunas de holandeses.

Pero los ingleses tampoco se quedaron atrás.

"Bajo un régimen de libertad política desconocida en casi todo el resto de la Europa, sometida á un sistema comercial y económico mucho menos restrictivo que el

que imperaba en España, la Inglaterra había desarrollado extraordinariamente su poder y su riqueza. La prosperidad siempre creciente de su comercio estimulaba el amor por las grandes especulaciones, y, sobre todo, por las especulaciones lejanas. Las noticias fantásticas que se contaban acerca de los misteriosos é inagotables tesoros de América, habían exaltado, desde el tiempo de los filibusteros, la imaginación del pueblo inglés. Al firmar la paz con España después de la guerra de sucesión, el gobierno británico habría querido obtener para sus súbditos el derecho de comerciar libremente en las colonias españolas; pero esta libertad era de tal manera contraria á las ideas reinantes en esa época, y era tan opuesta al sistema comercial implantado y sostenido por la metrópoli, que debió considerarse satisfecho con haber conseguido mucho menos. Por el tratado de 12 de marzo de 1713, Felipe V acordó á la Inglaterra, por el término de treinta años, el asiento de negros, nombre que se daba al derecho de introducir negros esclavos para ser vendidos en América; y junto con éste el derecho más extraordinario todavía de enviar cada año á la feria de Puertobello un buque de quinientas toneladas cargado de mercaderías europeas para ser vendidas allí. Uno y otro permiso sirvieron para fomentar el comercio de contrabando. Las agencias y factorías para la venta de negros, pasaron á ser agencias comerciales de otro orden. En vez de los buques de quinientas toneladas que los ingleses podían enviar á la feria, despachaban uno de novecientas y lo hacían acompañar por otros buques menores que se mantenían lejos del lugar de la feria, pero que clandestinamente suministraban á aquél nuevas mercaderías para reemplazar las que había vendido. De



esta suerte, la descarga, auxiliada por los empleados españoles sobornados para facilitar el fraude, se prolongaba mucho tiempo mediante aquella renovación repetida de las mercaderías de la nave. Los beneficios obtenidos por estas especulaciones alentaron en Inglaterra la formación de una empresa comercial conocida con el nombre de "Compañía del mar del Sur." Poniendo en acción todo género de influencias, cohechando altos funcionarios y numerosos miembros del parlamento, esa compañía obtuvo, en abril de 1720, una grande ampliación de sus privilegios, ofreciéndose, en cambio, á pagar cada año cerca de un millón de libras esterlinas para el servicio de la deuda nacional.. Durante algunos meses no se hablaba más que de los beneficios inmensos que aquella ampliación de privilegios iba á reportar. Se anunció, además, que la Inglaterra devolvería á la España el peñón de Gibraltar y la isla de Menorca en cambio de algunos puertos en el Pacífico que permitirían dar un desarrollo asombroso á las especulaciones de la compañía. Las acciones de ésta subieron de una manera increíble, elevándose en su mayor auge á diez veces su valor primitivo. Todo aquello había sido una especulación escandalosamente fraudulenta que hizo crisis antes de muchos meses, arruinando á muchas gentes, y descubriendo en los directores y amparadores de la compañía y en algunos de los miembros del gobierno la más espantosa inmoralidad. La investigación que recayó sobre aquellos negocios vino á descubrir el engaño de que se había hecho víctima al público, y á producir una reacción inesperada en la opinión, que debía ser favorable á los intereses de la política española. Las especulaciones comerciales dirigidas á las provincias de América se

desacreditaron considerablemente en Inglaterra, y la opinión general no quería oír hablar de negociaciones de ese género, creyendo ver en cada una de ellas una trampa preparada para cazar á los incautos, como la que habían armado los promotores de la Compañía del mar del Sur.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 20 y 21.)

Con el pretexto de hostilizar á los contrabandistas, las autoridades españolas de Lima impusieron, como hemos visto, trabas absurdas al comercio local entre Chile y el Perú, que era el único que entonces podía practicarse con mediana libertad para dar salida á unas pocas producciones de Chile.

Hemos visto también en el capítulo III de esta *Reseña* («El contrabando de los franceses») que en 1719 se retiraba del Pacífico el comandante Martinet con su escuadrilla de dos buques de guerra españoles, después de perseguir á las naves francesas que hacían el tráfico de contrabando en las costas de Chile y del Perú; «pero no logró restablecer completamente en el comercio de estos mares el régimen de rigoroso exclusivismo que tenía planteado el Gobierno español», y las transacciones ilegales continuaron, con beneficio del país.

Dificultado, sin embargo, el comercio extranjero por tantas prohibiciones y gabelas, y como estos países tenían forzosamente que procurarse los artículos que tanta falta les hacían, el Gobierno español se vió en la necesidad de ceder un poco en su sistema restrictivo, y el mismo año en que se retiraba Martinet, 1719, llegaba al Pacífico el primer «Navío de Registro» que venía con autorización del rey.

«El tráfico mercantil mantenido principalmente por el

contrabando que hacían los buques franceses, y más tarde con las mercaderías que se introducían de Buenos Aires, había dado vida al comercio. Por otra parte, interrumpido el envío de las antiguas flotas por las contingencias y peligros de la guerra naval, el mismo comercio español había hallado otro arbitrio que, si no era el de una razonable libertad, se apartaba del absurdo exclusivismo que había regido hasta entonces.

"Para remediar los inconvenientes que producía el comercio de contrabando, y la irregularidad en la partida de las flotas, el rey, mejor aconsejado por la experiencia, había comenzado á conceder permisos á buques sueltos para pasar á América. Dábase á esas expediciones el nombre de buques de registro. Los comerciantes que obtenían esos permisos, despachaban sus mercaderías en la época que más convenía á sus intereses, llegaban directamente á los puertos en que querían venderlas, y realizándolas á precios más moderados que los que bajo el antiguo sistema se habían conocido en estos países, obtenían ventajas considerables. Este tráfico, que puede considerarse el primer paso para llegar á la libertad comercial, estaba, sin embargo, sujeto á numerosas trabas. Los buques de registro debían partir precisamente de Cádiz y regresar á ese puerto.

"Los comerciantes que los despachaban debían pagar á la corona una fuerte suma por el permiso que se les concedía; pero las utilidades de esas negociaciones los indemnizaban de sobra de tales sacrificios y restricciones. Los barcos de registro que afluían al puerto de Buenos Aires, elevaron á esta ciudad al rango de una importante plaza comercial que surtía con sus depósitos á Chile y al Alto Perú; y aunque sólo algunos años más tarde que-

dó regularizado este género de comercio en el Pacífico, ya desde 1719 pasaban el cabo de Hornos algunos de esos buques, y vendían sus cargamentos con notable provecho. Estas tímidas concesiones que el rey hacía á las exigencias de libertad comercial, reclamada por el desarrollo natural de sus colonias, eran muy combatidas por las ideas rutineras de la época en materias económicas y, sobre todo, por los negociantes, que se creían con derecho á gozar como dueños absolutos del antiguo monopolio; pero después de ardientes contradicciones y de inútiles esfuerzos para restablecer el sistema exclusivo de las flotas de galeones, los resultados producidos por los buques de registro afianzaron el prestigio de esta innovación. En Chile, los beneficios de esa libertad relativa, independizando, en cierta manera, al comercio, habían sido considerables. La población, como lo veremos más adelante, había aumentado, y con el crecimiento de la riqueza pública había también un número mayor de consumidores de mercaderías europeas.

"Los importadores de éstas habían dejado de ser los pequeños traficantes que iban á buscarlas al Perú en cortas pacotillas, especie de mercaderes ambulantes entre aquel país y éste; y desde años atrás algunos vecinos respetables comenzaban á constituir casas de comercio que por la extensión de sus negocios y por la formalidad con que los hacían, eran acreedores á la consideración de que disfrutaban. Molestado el comercio de Chile por las providencias del marqués Castel Fuerte, virrey del Perú, se había dirigido al soberano para representarle los inconvenientes que ellas ofrecían, y pedirle su modificación.

"El rey resolvió, por cédula de 15 de diciembre

de 1735, que en presencia de las provisiones y órdenes reales, y con conocimiento más inmediato de las circunstancias que podían hacer necesarias é innecesarias esas medidas, el nuevo virrey del Perú marqués de Villa García, dictase las providencias que creyere más convenientes. Pero el comercio de Chile, pretendía, además, que hubiese en Santiago un tribunal del consulado, que, como el de Lima, tuviese á su cargo la administración de justicia en los negocios mercantiles, para darles una tramitación más rápida que la que hasta entonces tenían ante la audiencia, y que además tomase la representación del gremio para vigilar por sus intereses. El virrey del Perú, autorizado desde tiempo atrás por el rey para entender en este asunto, y oyendo el parecer del consulado de Lima, dictó, en 23 de noviembre de 1736, una ordenanza que resolvía la cuestión de una manera poco satisfactoria.

"Los comerciantes de Santiago, inscritos y matriculados como tales, eligirían cada año de entre ellos mismos un diputado, que podía sustanciar las causas mercantiles y pronunciar sentencias apelables ante el consulado de Lima. Por más que esta institución no alcanzara á satisfacer las aspiraciones del comercio, por cuanto esas apelaciones debían retardar el término definitivo de los litigios, y dió, por lo mismo, origen á nuevas representaciones ante el rey, los comerciantes de Santiago, convocados por el presidente Manso, se reunieron el 16 de diciembre de 1737, y eligieron diputado á don Juan Francisco de Larraín, que era uno de los más considerados entre ellos. El gremio del comercio, que ya contaba en su seno, como dijimos, algunos de los vecinos más respetables de la ciudad, adquirió con esto mayor pres-

tigio." (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 104 á 106.)

En 1740, Felipe V estableció definitivamente los navíos de registro; "sin embargo, siempre quedaron en pie los principales males, y sobre todo el muy serio de que hubiera de pedirse al Soberano un permiso especial para cada viaje, lo que tendía á impedir que se trajera á las colonias abundancia de mercaderías." (*Crónica de 1810*, pagina 66).

No eran españoles todos los buques á quienes se concedía ese permiso, puesto que tenemos noticias de que en 1739 habían venido al Pacífico dos buques llamados el *Aguila* y el *María*, por cuenta de una compañía francesa, y en 1743 "se hallaban en Valparaíso tres naves francesas, despachadas por cuatro comerciantes de Cádiz, con permiso de registro, y cargadas de mercaderías para negociarlas en los puertos del Pacífico. En Valparaíso, que era su primera escala, habían comenzado la venta de esas mercaderías con muy buen resultado." (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 122, nota 37.)

Así vemos que los contrabandistas franceses á fuerza de tenacidad lograron que se legalizara su tráfico, el mismo que tanto alivio había proporcionado á los habitantes de Chile.

Pero esta legalización se obtuvo bajo condiciones sumamente molestas y gravosas, que, sin embargo, eran mucho más llevaderas que la situación anterior.

"En orden á registros de mercaderías, podríamos extendernos mucho, si no temiéramos ir demasiado lejos. La España, á pesar de su restrictivo sistema fiscal, no tenía medios de sistemar los registros de la manera como lo están hoi día. Expidieron los reyes una serie de pro-

videncias, que apenas eran puestas en planta cuando la ineficacia de ellas aconsejaba su reforma. El registro comprendía las personas y las cosas, y generalmente se hacía sobre memoriales jurados, pasados á las casas de contratación por los maestres y cargadores. Las penas fulminadas contra los que cometían fraudes en los registros, eran la pérdida de la especie con el dos ó cuatro veces tanto, el destierro del comercio de Indias y las galeras.

"El registro se contraía principalmente al oro, plata, piedras y perlas que llegaban de las Indias, cuyas especies debían ser precisamente llevadas á Sevilla mientras no se dió el decreto de comercio libre.

"La ineficacia de los registros y más que todo el incremento que tomaron los contrabandos á causa de las medidas fiscales, hizo que cayeran en desuetud; pero por la cédula de 2 de octubre de 1818 se los restableció en todo su vigor y así vinieron las cosas hasta la emancipación de las Américas." (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.)*

"El gobierno español, que comprendía que su presencia era necesaria hasta en las operaciones más insignificantes á que daba lugar el desarrollo de los intereses individuales, tuvo cuidado de tasar los fletes por la conducción de mercaderías á las Indias.

"El flete se fijó por tonelada, siendo cada una del tamaño de dos pipas de 27 y media arrobas castellanas, ó de ocho codos cúbicos medidos con el codo real lineal de dos tercios de vara castellana, más un treinta y dos avos. La ingerencia de la autoridad en los contratos de fletamentos, lejos de producir buenos resultados, los produjo pésimos, como era natural, y así fué que hubo de

permitirse la libre contratación de los fletes; pero después se volvió al antiguo sistema, máxime en los viajes de vuelta, pues, como lo hizo presente al rey la casa de Sevilla, los dueños de navíos tiranizaban á los comerciantes.

"El flete no lo ganaba sólo el dueño de la nave sino que se repartía, como la avería gruesa, entre los capitanes, pilotos, marineros, grumetes y demás oficiales. Para que se tenga idea de lo que entonces se pagaba por la conducción de las mercaderías, citaremos un caso de quehace mérito don José de la Renbalacava, quien, hablando del proyecto ó cédula de 5 de abril de 1720, dice que en él "se señalan por flete de cada barril de vino y " aguardiente doce y medio pesos". El reglamento de fletes se alteró en 1725 y fué totalmente derogado en 1778." (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.)*

Los gravosos derechos que tenía que soportar el comercio así reglamentado en los "navíos de registro" están detallados por el señor Amunátegui en su libro *Los precursores de la Independencia.*

Dice así:

"Según documentos oficiales que tengo á la vista, se cobraban, entre otros, el año de 1748 los siguientes impuestos:

"El cuatro por ciento de alcabala á las mercaderías traídas de España, y al valor de todas las ventas y permutas que se ejecutaban en Chile.

"El cinco por ciento de almojarifazgo al precio en que fueran vendidos los efectos de comercio que entrasen por mar en este reino, á excepción de los de Castilla, que, como queda dicho, pagaban el cuatro por ciento y

el tres por ciento en razón de almojarifazgo y unión de armas á todos los que saliesen.

"El dos por ciento á las mercaderías de importación, en razón del derecho de avería para mantener armada contra corsarios en el puerto de Callao.

"El de ocho pesos por cada petaca, fardo ó tercio de dos en carga de caballerías, á todos los efectos, mercaderías y ropa de Castilla que vinieran de Buenos Aires por la cordillera.

"El cuatro por ciento de sobrecargo á cada tercio de ropa traída de Buenos Aires, avaluado para este efecto en ochenta pesos.

"El cuatro por ciento al precio en que se vendieran en Chile los negros traídos de Buenos Aires.

"El cinco por ciento al mayor precio respecto del que hubieran sido comprados en Buenos Aires en que se vendieran los negros de uno y otro sexo.

"El de siete pesos cuatro reales sobre cada negro traído de Buenos Aires que se embarcara para el Perú sin que hubiera pagado entrada.

"Habiéndose, el año 1748, puesto en remate público el valor de todos los derechos enumerados, por el término de seis años, se presentaron tres postores, cuyos nombres y ofertas fueron las que siguen:

"Don Manuel Díaz Montero, cuarenta y dos mil pesos por año.

"Don Juan Antonio de Araos, cuarenta y cinco mil pesos.

"Don Martín José de Larraín, cincuenta mil pesos.

"Los guarismos que preceden, demasiado elocuentes por sí solos, hacen superflua cualquiera reflexión.

"En vista de ellos, fácil es de concebir que los ameri-

canos en general, y por supuesto los chilenos, soportasen con sumo desagrado una constitución económica que les causaba tantos perjuicios y les hacía soportar tantas privaciones." (*Precursores de la Independencia*, tomo III, págs. 341 y 342.)

"La aparición de los ingleses en el Pacífico (en 1740) había producido, como dijimos más atrás, una gran perturbación comercial en estas colonias. Desde el primer momento el tráfico de naves entre Chile y el Perú se paralizó, ó á lo menos se redujo considerablemente. Como efecto inmediato de esta paralización, sobrevino en Chile una extraordinaria carestía de todos los artículos europeos ó de los que se importaban del Perú, así como en este último país se hizo sentir un alza notable en el precio del trigo, del sebo y de los demás productos chilenos.

"Un mes después de haberse sabido el rompimiento entre la España y la Inglaterra, se vendía en Santiago á cuatro reales (medio peso) la libra de azúcar. Aquel estado de perturbación se mantuvo aun después que el enemigo se había alejado definitivamente de estos mares.

"En esas circunstancias, pudieron reconocerse más claramente las ventajas del establecimiento de los llamados navíos de registro. Esos buques, que compraban en la corte el permiso para venir á vender sus mercaderías en las colonias de América, comenzaban á surtir á precios razonables á las ciudades del Pacífico de aquellos artículos que les eran más necesarios. Como contamos más atrás, algunos de esos buques eran de nacionalidad francesa, y por la pericia de sus capitanes y de sus marineros, así como por las condiciones de su armamento,

inspiraban á los ingleses mucho mayor respeto que las naves españolas.

"El comercio, que tomaba cada día un mayor desarrollo, ejercido de esta manera, pudo dejar ver desde entonces lo que podía esperarse de un régimen, no diremos de absoluta libertad, pero siquiera menos restrictivo que el de las antiguas flotas." (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 131 y 132.)

"Puede apreciarse la manera como hacían sus viajes estos navíos de registro por la relación detallada que nos ha quedado de uno de ellos. Con el título de *Nouveau voyage fait au Pérou*, se publicó en París, en 1751, un librito de 212 páginas en 18.º, que cuenta el viaje del navío francés *Condé*, que en esta época vino al Pacífico. Su autor es el abate Courte de la Blanchardière, capellán de la expedición. Los armadores del *Condé* eran dos comerciantes de París asociados á otros dos de Cádiz. Ese buque tenía á su bordo 50 cañones y 250 hombres de tripulación, y estaba mandado por el capitán Leheu Brignon. Salió de Saint-Malo el 18 de noviembre de 1745, y después de detenerse en Brest, llegaba á Cádiz en 23 de diciembre. Allí se hallaban unos veinte buques franceses ó españoles que recibían su carga para Veracruz, Caracas, Buenos Aires y el Perú. Teniendo que hacer largas reparaciones en su casco, y temiéndose, además, á las naves de la escuadra inglesa que recorrían los mares vecinos, el *Condé* no pudo salir de Cádiz hasta el 22 de diciembre de 1746 con la carga que había tomado allí para negociarla en América. El viaje fué lo más feliz que podía esperarse, de tal manera, que á pesar de haberse detenido algunos días en Santa Catalina, en la costa del Brasil, aquel navío doblaba el cabo de Hor-

nos el 24 de marzo de 1747, sin experimentar la menor contrariedad. "Cantóse un *Te Deum* en acción de gracias, " dice la relación de que damos noticia, porque efectiva" mente se verán pocos diarios de navegación que indi" quen una pasada tan feliz como la nuestra." El 7 de abril arribaba á Concepción, y después de vender una parte de sus mercaderías, partía para el Callao el 29 de junio, y llegaba á este puerto el 29 de julio. Allí permaneció hasta el 24 de agosto de 1748, en que, habiendo realizado toda su carga, emprendió la vuelta á Europa. Tocó de nuevo en Concepción el 19 de septiembre, en Rio de Janeiro el 20 de diciembre, y el 22 de marzo de 1749 entraba á Cádiz á desembarcar la plata que había producido aquella expedición. "Llegamos á Cádiz, " dice aquella relación, cuarenta meses cuatro días des" pués de nuestra partida de Saint-Malo, siete meses dos " días después que salimos del Callao, cinco meses de " Concepción y dos meses y medio de Río de Janeiro." (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 132 á 133, nota 2.)

"Tan grande era el supersticioso terror que inspiraba todavía el cabo de Hornos, que los capitalistas que habilitaron el cargamento del *Condé* en Cádiz, cobraron 70 por ciento de premio á la gruesa ventura, y 20 por ciento los aseguradores. Los intereses por anticipos marítimos bajaron, sin embargo, y gracias tal vez al próspero viaje del *Condé*, á 35 por ciento, y los seguros á 15 en el año subsiguiente. Cuarenta años más tarde (1790), los seguros del cabo de Hornos estaban al 4 por ciento, y así se conservaron muchos años." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 33).

En pos del *Condé* encontramos en los archivos locales

de Valparaíso la huella de otro barco de registro que siguió de cerca la buena fortuna de aquél, y que fondeó en Valparaíso en los primeros días de junio de 1751, es decir, en pleno invierno. Llamábase apropiadamente el *Victorioso*, y después de haber sido registrado en nuestro puerto por el tesorero real don Antonio de la Sotta, que vino con ese expreso objeto de Santiago, dióle licencia el presidente Ortiz de Rosas, para seguir al Callao con su "registro franco" el 9 de junio del año mencionado.

"Vinieron en seguida el *Rosario*, el *San Juan Bautista*, cuyo maestre y propietario era don Antonio Mathey, y á más parece que por tercera vez el *Condé*, pues existe una real cédula en que se da permiso á su factor ó comisario don Juan Bautista Molina, para pasar á América, con fecha 17 de diciembre de 1749... Por fin, durante los cinco años que transcurrieron desde que lord Anson se alejó definitivamente de nuestras costas, restituyéndoles cierto grado de tranquilidad, hasta la paz de Aquisgrán (1743-48) arribaron al Callao no menos de diecioch navíos de registro, de los cuales ni uno sólo fuese de través. En 1761, su número había llegado á cincuenta y seis con los mismos felices resultados. Sólo consta por los recuerdos del historiador contemporáneo Pérez García, que uno de aquéllos, llamado *San Martin* se encontró en graves apuros, pues, habiendo salido de Valparaíso el 25 de mayo de 1759, arribó dos semanas más tarde (el 8 de junio), con catorce pulgadas de agua en su bodega". (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 34 y 35).

"Desde el año de 1743 ninguno ha naufragado, y han hecho felizmente sus viajes de ida y vuelta, de suerte que los mares del Cabo, tan temidos en todos tiempos,

han dado á conocer después que se frecuentan, que son menores sus riesgos». (*Memoria* del conde de Superunda, ardiente partidario de la navegación por el Cabo.)

«Esto no obstante, y aunque aseguraba el virrey en un despacho oficial que «cuatro registros producían al » Erario más que una armada, según lo ponían de ma» nifiesto los libros reales», por complacer á los monopolistas de Lima, empeñados en volver á imponer la ley con la periodicidad y exclusivismo de las ferias de Portobello, aquel funcionario solicitó, mal de su grado, del gobierno español, con fecha 1.º de mayo de 1749 (cuando aun los registros estaban en ciernes) que se restableciese el sistema de flotas y galeones. A esto contestó el hábil marqués de Ensenada, á la sazón Ministro de Indias, una nota evasiva el 12 de enero de 1750, y ambas comunicaciones pueden verse en la *Memoria* citada de Manso». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 34-5, nota 3.)

«El establecimiento de los navíos de registro por el cabo de Hornos no llegó á ser, sin embargo, un hecho legal y fijo, sino en la época precisa en que hemos recordado el rápido viaje del *Condé*. Sancionólos en ese año (1748), á petición del ilustrado innovador marqués de la Ensenada, el tímido pero juicioso Fernando VI, de cuyas reformas mercantiles hemos de hablar con extensión más adelante, así como de las que emprendieron y llevaron á cabo los tres grandes administradores que se ocuparon durante el siglo XVIII en mejorar la suerte de la desheredada América; Patiño, bajo Felipe V; Ensenada, bajo Fernando VI, y Gálvez bajo Carlos III.

«En razón de aquella reforma, los navíos de registro alcanzaron su mayor esplendor en esta banda del cabo

de Hornos durante el gobierno del sucesor del virrey Manso, su iniciador. En 1761, primer año de la administración de don Manuel de Amat, que pasó de Chile á este alto puesto, salieron del Callao no menos de tres navíos. Fueron éstos la *Esperanza*, la *Nuestra Señora del Pilar* y el *Toscano*, cuyos registros apuntaban la suma de 4.648,899 pesos 5 reales embarcados á su bordo. Seis años más tarde (1767) los viajes habían subido á seis y el caudal á 6.588,367 pesos 4 y medio reales transportados en los buques la *Famosa*, la *Ventura*, el *Aguila*, el *Matamoros*, el *Toscano* y el *Peruano*, este último buque de guerra de 60 cañones, que había sido construído en Guayaquil por el conde de Superunda seis años hacía y que en ese mismo viaje transportó á España un centenar ó dos de jesuítas.

"En aquella misma progresión las exportaciones en oro y plata por el Cabo, llegaron en 1772 á 9.163,603 pesos 4 y medio reales, embarcados todos á bordo de los buques de guerra *Setentrión*, *San Lorenzo*, *Astuto*, la *Liebre* y *Santa Rosalía*, que en convoy habían venido por esa época al Pacífico.

"En suma, en quince años nos habían visitado cuarenta y cinco navíos de buen porte y conducido á la antes herméticamente cerrada península, la fabulosa suma de 71.675,526 pesos 5 y cuarto reales.

Anticiparemos aquí, que dos de los más hermosos navíos de registro, el *Diamante* y el *Príncipe Carlos*, estuvieron desde 1766 consagrados al exclusivo tráfico de Cádiz á Valparaíso y vice-versa en derechura. Pero si la novedad del comercio de permiso por el Cabo, tan restringida como era, produjo pingües ganancias al tesoro español, no fueron menos evidentes los beneficios que

recibió el comercio, concebido como cambio, no como agiotaje, y el pueblo, considerado como consumidor, no como rebaño.

"Su ventaja sobre las flotas era palmaria é indisputable para todos los puertos del Pacífico. Desde luego, se destruía la fijeza abrumadora de las arribadas, que eran el secreto y la ganancia de los explotadores astutos y de los mandatarios venales; en seguida la rapidez de las transacciones hacía que los capitales, en vez de estar paralizados seis ú ocho años para obtener una usura no siempre realizada de ciento por ciento, se reprodujeran en mucho menos tiempo con provechos más cortos, pero más seguros y á la larga de mayor cuantía que los tardios préstamos de antaño. El tráfico directo ahorraba comisiones, errores, engaños, tardanza, trasbordos y todo género de dilapidaciones, siendo dueño cada mercader de pedir lo que le convenía y remesando los factores de Cádiz, y por su intermedio los fabricantes de toda la Europa, lo que acá se había menester. Ahorrábanse también las innumerables muertes que las epidemias tropicales engendraban en la marineria y entre los traficantes en las épocas de feria, y por último, aquel tráfico directo vivificaba las relaciones de las colonias acercándolas á la madre patria, la cual hasta esa época aquéllas no conocían sino como un misterio ó una tiranía.

"Pero el resultado de mayor entidad que aquel cambio bienhechor trajo especialmente para Chile, que era, con relación á las flotas, el país menos ventajosamente colocado y por la vía del Cabo, el más cercano en pos de Buenos Aires, fué el increible abaratamiento, no sólo de los artículos de primera necesidad, como era, por ejemplo, el hierro, para nuestra labranza y minería, sino de

los objetos sociales de lujo, trajes, carruajes y hasta los embelecos de la moda. Bástenos decir, (además de los numerosos casos que hemos citado en nuestro anterior volumen) que el hierro común, que hoy se vende á tres ó cuatro pesos el quintal, se expendía por cincuenta y no pocas veces, por cien pesos cuando venía por Portobello y bajó hasta diecisiete pesos por la vía del Cabo á fines del último siglo.

"Nos falta ahora únicamente, para finalizar este capítulo explicar al paciente lector la parte propiamente técnica del sistema mercantil, de cuyos frutos hemos dado ya suficiente cuenta.

"Indispensable es este procedimiento, porque su exposición completa es uno de los cuadros más interesantes de nuestro desarrollo como pueblo mercantil.

"Desde los primeros días del descubrimiento del nuevo mundo, los españoles establecieron la inscripción de todos los artículos de comercio que giraban de la península á sus posesiones y recíprocamente.

"El "registro", es decir, el examen ocular de los objetos y su inscripción en un documento legalizado, hé aquí la base del sistema mercantil de España durante los tres siglos que fué nuestra metrópoli.

"El oro y la plata eran, por consiguiente, los objetos más estrictamente sometidos á la pesquisa de aquél arbitrio, en razón de su valor intrínseco, del crecido derecho que pagaban y de la facilidad de pasarlos por alto; pues ésta era la expresión con que se simulaba el contrabando. En seguida de aquellos metales preciosos venía el hombre, y de aquí la "partida de registro", tan famosa en nuestras tradiciones políticas de la colonia, porque el navegante era inscrito en los papeles del bu-

que con las mismas formalidades que un fardo. La única diferencia era la del nombre cristiano ó la marca de fuego ó de tinta.

"De este sistema nació que á los barcos que venían á América con su carga "registrada" se les denominase "navíos de registro", cuyo rubro hemos elegido como el más usual. Llamábanles también "buques de permiso", "galeones sueltos" y de otros modos.

"Hé aquí ahora como se procedía:

"Elegimos, para hacer más sencilla nuestra tarea, el de un caso práctico cuyos documentos se conservan en el archivo de nuestra contaduría mayor y se refieren al navío de registro llamado *Africa* (alias *San Vicente Ferrer)* despachado por mercaderes de Cádiz, uno de ellos chileno, al puerto de Valparaíso. Eran éstos don Nicolás de la Cruz (después conde del Maule), don José Antonio de Ugarte y don José Beláustegui.

"Una vez designado el buque que debía registrarse se ocurría directamente al rey, por mano del Ministro de Indias, en solicitud de una licencia. Pagábase ésta en los principios á precio de oro, siendo proporcionada la propina al tamaño del barco, al valor del cargamento, á las circunstancias de alza ó baja del mercado, y particularmente al rango de los funcionarios. A veces el monarca ó sus favoritos, en lugar de haciendas ó joyas, regalaban á amigos ó á sus cortesanas permisos en blanco, y éstos se vendían como papeles de lícito comercio entre los mercaderes que habían menester de ellos. Más tarde, desde 1765 particularmente, el ministro Ensenada abolió esta práctica mezquina, disfraz y cebo del cohecho.

"Obtenida la licencia, presentábanse los fletadores por escrito acompañándola, al presidente de la Casa de

Contratación y al administrador de la aduana de Cádiz, solicitando "abrir registro" para despachar tal buque á tal lugar. Los documentos principales del despacho estaban encabezados por esta frase latina *In Dei nomine*, por la misma razón que la primera letra del alfabeto colonial era el *Cristo*. Proveía aquel escrito el administrador, diciendo que por cuanto tenían acreditado haber recibido licencia para aquel despacho, se les autorizaba para abrir registro.

"Inmediatamente un teniente del resguardo se trasladaba á bordo del buque elegido, lo hacía fondear en la poza correspondiente (que en el caso de que nos ocupamos era la llamada de los holandeses), y luego pasaba un escribano á dar fe de no existir bulto alguno en su bodega.

"Al propio tiempo los fletadores abrían su registro por mayor en su escritorio, y se disponían á recibir la carga á bordo Cada mercader hacía separadamente su registro por menor y corría la póliza correspondiente para el pago de derechos y demás requisitos de la contratación ó de la aduana. La incorporación de todas las pólizas en una lista detallada es lo que se llamaba la "partida de registro". Es el mismo "manifiesto" por menor que hoy se usa en nuestras aduanas.

"En la expedición á que nos referimos, la "partida de registro" tenía 21 fojas, y la primera partida era una cantidad de hierro despachada para Valparaíso, con su valor en bruto y la marca del bulto al margen. Venía en seguida el manifiesto por menor, expresando los tachos, cacerolas y demás objetos de que se componía la partida, y al pie de ésta un decreto que decía: "Reconózcase, préndase y séllese". Entonces el oficial correspondiente, después de hecha aquella operación, escribía la palabra

sacramental «Regístrelo», y toda la tramitación de aduana quedaba concluída con relación al embarque.

«En seguida se daba fianza de no desembarcar en otro puerto que el del destino, de presentar la torna-guía y de no llevar á bordo para los usos de la tripulación más de dos libras de tabaco.

«Cerrábase aquí la partida de registro y no volvía á abrirse sino en Valparaíso, donde, concluída la descarga, el comandante del resguardo ponía esta frase final; «Cotejo de lo desembarcado, conforme». Y sobre este certificado se hacía la torna-guía que completaba el viaje y el negocio.

«En cuanto al registro del oro y las personas, he aquí otro ejemplo que hemos encontrado en algunos papeles de familia referentes al jesuíta don José Aguirre, que hizo viaje á España desde Valparaíso, vía del Cabo, por los años de 1750.

«Llevaba consigo, el buen padre, una talega con seis mil pesos, y en una carta en que da cuenta de su viaje á uno de sus deudos, dice que pagó noventa pesos de derechos al consulado de Santiago por avería ó seguro marítimo y sólo once pesos de registro. En cuanto á su persona, el precio del pasaje fué de 125 doblones de á ocho, ó medias onzas de oro, que equivalían á 1,402 pesos 4 reales de la moneda de esa época. Se pagaba también una propina, que desde 1778 fué sólo de tres pesos al escribano, por el registro de la persona ó licencia de embarque, y el pliego de papel para ese despacho valía, por tarifa, seis reales de vellón.

«Así se iba por esos años de este Nuevo Mundo al Viejo bajo «partida de registro» y con los famosos barcos que introdujeron en Chile en la medianía del siglo pasa-

do una revolución no menos trascendental que la que, por análoga época, comenzaron á introducir en el presente las líneas de vapores que van hacia el norte por el derrotero de los "galeones" y hacia el sur por el de los navíos de registro." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 36 á 43.)

"No era el menor de los beneficios alcanzados por este nuevo orden de cosas la mayor respetabilidad que adquiría gradualmente el gremio de comerciantes, ya sea por el acrecentamiento de los capitales con que especulaban, ya por la incorporación de algunos individuos vizcaínos, en su mayor parte, que venían de España á expender las mercaderías que traían los buques de registro y que se establecían en estos países propagando ideas industriales más adelantadas que las que hasta entonces reinaban en materia de comercio.

"Sin embargo, el comercio de los navíos de registro no tenía toda la regularidad conveniente para prestigiarlo. Habituados los comerciantes de estos países al orden fijo é invariable del sistema antiguo, no podían convenir en que las naves que llegaban por el Cabo de Hornos no tuvieran períodos designados para sus viajes, pretendiendo que este orden de cosas, al paso que podría dejar al mercado, desprovisto de los artículos indispensables, lo recargaba en otras ocasiones de más mercaderías que las que necesitaba para el expendio. Se pensó entonces en la organización de una compañía de comercio privilegiada por el rey, que mantuviese la regularidad del comercio en estos mares, al mismo tiempo que cuidase con sus naves de la defensa de las costas contra los ataques de los enemigos de la España, y que á la vez impidiese el contrabando. En noviembre de 1744 el cabildo de San-

tiago proclamaba «la utilidad de que se forme y esta» blezca una compañía de comercio de géneros de Cas» tilla, en la que entren y concurran las personas que » quieran, pues no ha hallado otro medio más proporcio» nado para adelantar los reinos, de que se ha adquirido » bastante experiencia en Caracas y la Habana y otras » que se han formado.» El cabildo detallaba en seguida los beneficios múltiples que debían esperarse de esta institución: regularidad en el arribo de las mercaderías, abundancia constante de ellas, reducción en sus precios, resguardo de las costas y prohibición eficaz del contrabando. Este pensamiento, hijo de las ideas económicas de una época en que se creía que las instituciones de esa clase iban á levantar á la España de su postración industrial, deja ver que los comerciantes de Chile comprendían que el desarrollo que en este país habían tomado la población y la riqueza pública reclamaba urgentemente la reforma de la legislación comercial que imperaba en estas colonias.» (*Historia General de Chile*, tomo VI págs. 132 á 135.)

VI

El comercio libre entre España y sus colonias

El advenimiento de Carlos III al trono de España produjo un cambio notable en la marcha comercial de las provincias de América.

El establecimiento de paquetes correos entre España y sus colonias fué el primer paso en el camino de algunas importantes innovaciones.

"El comercio ilícito dejaba nacidas en las poblaciones del Pacífico necesidades que la esquilmada península no alcanzaba bajo ningún concepto á satisfacer. Desde el rústico calzado á las perlas más valiosas del traje de las damas, el terciopelo de Génova, las sederías de Lyon, las bretañas y holanes flamencos, hasta las *indianas*, que eran lo que son las modernas percalas y las pintadas angaripolas, que no eran sino quimones de ramazón y grandes flores, todo venía de fuera de España. Otro tanto sucedía con los menesteres caseros de los hombres, desde el filipichín que usaban nuestros campesinos en sus días de gala, hasta el paño de Sedán, orgullo de las capas señoriles. Los que fabricaban los telares de Segovia y que sirvieron de abrigo á los hombres rudos que vinieron á la conquista, no se conocían ya sino por las reminiscencias de la tradición.

"La España veía pasar todo esto delante de sus ojos como una reina destronada que ve convertido en harapos el armiño de su anterior grandeza. Sin fábricas, sin obreros, sin capitales, sin marina, aquella infeliz nación hubiera querido que el sol que hacía dos siglos no se ponía en sus dominios, no volviese á levantar sus luces por no descubrir su desnudez y su vergüenza.

"Recurrióse, en vista de esta situación, por los mercaderes y fabricantes de las demás plazas de Europa, á un sistema que bien podría llamarse de contrabando legal, porque estaba cifrado en la simulación de un nombre. No siendo permitido á aquéllos especular por su propia cuenta, valíanse de los factores peninsulares de Cádiz para dar salida á sus artefactos y recoger por mano de ellos el oro de la América. "Taza de plata" se ha llamado á Cádiz por su aseo y el primor de sus blancos edificios;

y bien hubiera podido llamarse puente de aquel metal, porque toda la del nuevo mundo pasaba por sus malecones para derramarse en seguida en toda Europa. Y de entonces también data la proverbial y acrisolada honradez de aquellos de nuestros mayores que todavía llamamos del cuño antiguo, y los cuales, siendo los intermediarios del más opulento tráfico del mundo, conservaban sus manos limpias y su honra pura aún en el fondo cenagoso de los galeones.

"Dolíanse en lo más vivo de su orgullo los españoles amantes de su patria de aquella situación y no le encontraban remedio sino en sus quejas.

"Y es llano, exclamaba Campomanes, siempre animado de su sublime y mal pagado patriotismo, que no hay ya rastro de comercio, ni castellano que tenga un real de correspondencia fuera de España; ni les ha quedado otro vivir sino comprar á los extranjeros sus mercaderías fiadas, que revenden como corredores, quedando España como mesón y testigo del comercio de los extranjeros, los cuales hacen una venta llana de sus mercaderías por dinero puro; lo que vale dos por seis."

"Y tan verdadero era este tristísimo estado de cosas, según un balance inédito que tenemos á la vista, que entre 22.850,283 pesos que importaba en 1778 (el año del comercio libre) el comercio total de la Península con sus colonias, sólo 3.023,885 pesos correspondían al comercio español. Del resto, 16.152,006 eran propiedad extranjera y 3.674,392 pesos de la corona.

"He aquí cómo se hacía esta demostración de sumo interés para apreciar en su conjunto el comercio español en ambas Américas durante el coloniaje:

"Valor de las manufacturas extranjeras, precio de fábrica.	$ 14.000,000
"Transporte de aquéllas hasta los puertos de España.	140,000
"Seguros en ese viaje, al 2 por ciento.	280,000
"Derechos de internación en España, al 12 por ciento.	1.680,000
"Intereses del capital extranjero en este transcurso de tiempo, al 6 por ciento.	865,200
"Valor de los derechos que los retornos pagan al volver á España, suponiéndolos en plata sellada, al 4 por ciento que ésta pagaba á su internación.	636,883
"Seguros de estos mismos retornos, al 2½ por ciento.	398,053
"Corretaje, acarreo, almacenaje de ida y vuelta, al 1 por ciento.	281,252
"Comisión de venta, al 2½ por ciento.	468,753
"Total del valor de las mercaderías extranjeras en el acto de ser despachadas de España para la América.	$ 18.750,141
"Valor de las manufacturas españolas, precio de fábrica.	2.000,000
"Derechos de exportación de las mismas.	45,000
"Derechos de las mercaderías extranjeras.	1.312,509
"Seguros de ambas, al 3¼ por ciento.	742,633
"Total del valor embarcado para la América. . . .	$ 22.850,283

"Según se deja ver por esta demostración, el comercio español no sacaba más ventaja que su triste comisión del dos y medio por ciento, ó sea 398,053 pesos, en cerca de 23 millones que giraban por sus manos. El erario español, al contrario, se veía bastante bien remunerado, y esto explica su resignación y su tolerancia. Su entrada con el aumento del 12 por ciento sobre el valor de las mercaderías embarcadas (lo que importaba 2.343,767 pesos) ascendía á 6.158,159 pesos, de los que 2.483,767 pesos eran por derecho de internación y 3.674,392 de exportación.

"Para hacer menos dolorosos los sacrificios que este estado de cosas imponía á la nación, no le quedaba á su gobierno otro arbitrio honesto que continuar el sistema liberal que había iniciado tímidamente el ministro Pati-

ño en 1720 y que había reforzado con cierta audacia el Marqués de la Ensenada veintiocho años más tarde». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 55 á 58 y nota 1, página 57.)

«En 1765, el rey dió un paso decisivo suprimiendo el establecimiento de un solo puerto privilegiado en la metrópoli para el comercio de las colonias. Por real decreto de 16 de octubre de ese año, Carlos III habilitó para el comercio de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, la Coruña y Gijón, permitiendo que, con la sola licencia de la aduana, pudiesen partir de estos últimos los buques que quisiesen, en la estación y con la carga que mejor les conviniera. Al mismo tiempo suprimió muchos de los onerosos derechos establecidos sobre las mercaderías destinadas á esas colonias, reemplazándolos por un impuesto de un seis por ciento sobre aquellas mercaderías. Los buques que hacían ese comercio, quedaron autorizados para descargar y vender sus retornos, no en un puerto determinado de la metrópoli, sino en el que ellos prefiriesen, á condición de pagar allí los impuestos ordinarios. Por otros decretos de 23 de marzo de 1768 y de 5 de julio de 1770 se extendió esta concesión á la Luisiana y á las provincias de Yucatán y de Campeche.

«Los resultados de esta reforma no se hicieron esperar largo tiempo. El comercio de las colonias favorecidas con esa concesión se triplicó al cabo de tres años, dando vida á la industria y aumentando considerablemente las rentas de la corona. «La isla de Cuba rinde á » España actualmente, desde la nueva forma estable- » cida en su comercio, escribía el célebre economista es-

" pañol Campomanes, más que todos los estados que " poseía en Italia, Flandes y Borgoña." La experiencia adquirida en estos primeros ensayos, alentó al soberano á seguir en la vía de las reformas y lo estimuló á aceptar todavía otra no menos importante para el desarrollo del comercio y la riqueza de sus colonias. Una real cédula preparada en el Consejo de Indias y firmada por Carlos III en 20 de enero de 1774, puso término al régimen tan absurdo como injusto que prohibía el comercio recíproco entre algunos de estos paises. "Conformándome con el dictamen del consejo, decía el rey, " he resuelto alzar y quitar la general prohibición que " hasta ahora ha habido en los cuatro reinos del Perú, " Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatemala, de comerciar recíprocamente por la mar del sur sus " efectos, géneros y frutos respectivos, y permitir (como " por la presente mi real cédula permito) que libremente " lo puedan hacer todos sus naturales y habitantes, sin " embargo de cualesquiera leyes y reales disposiciones " que para lo contrario hubiere, las cuales derogo para " este fin y efecto desde el día de publicación de esta mi " real resolución." Esta real cédula, destinada á hacer desaparecer aquella monstruosa prohibición y reglamentar el nuevo régimen, fué inspirada por don José de Gálvez, que entonces no era ministro todavía, pero que, como muy conocedor de los negocios de las colonias, y miembro del Consejo de Indias, pidió con instancia la sanción de esta reforma.

" Aquella prohibición había perjudicado particularmente á Chile, cuyos negociantes y agricultores no podían comerciar más que con el Perú y con las provincias de ultracordillera. Aun el comercio de estas últimas,

estuvo más de una vez expuesto á suspensiones por efecto de aquellas leyes. Por el real decreto de 2 de febrero de 1778, de que vamos á hablar en seguida, Carlos III sancionó la libertad de estas tres provincias para comerciar entre sí. El artículo 8.º de ese decreto dice textualmente lo que sigue: "Que entre las provincias é " islas contenidas en esta concesión, puedan comerciar " mis vasallos con los frutos y géneros respectivos bajo " estas mismas reglas". Esta reforma que venía á destruir un estado de cosas que ahora nos parece inconcebible, debía tener una grande influencia en el desenvolvimiento de estas colonias.

" Mientras tanto, las provincias á las cuales no había comprendido la concesión de 1765, siguieron sometidas en su comercio con la metrópoli al régimen de los navíos de registro, sistema mucho menos restrictivo que el de las flotas y galeones de los tiempos pasados, y que, como hemos tenido oportunidad de decirlo en otras ocasiones, había dado vida y movimiento al comercio de estos países, pero que mantenía el monopolio en favor de un solo puerto privilegiado en la metrópoli.

" La salida de los buques de registro todavía está li" mitada á Cádiz, escribía Campomanes en 1775, y es lo " que resta remediar en aquel método para extender el " comercio de la mar del Sur á un mayor número de bu" ques; y, por consiguiente, facilitar un consumo superior " de frutos y mercaderías de ida y vuelta. " Los más aventajados economistas de España no aspiraban á dar otra libertad al comercio de las colonias que la de permitir que se hiciera desde varios puertos de la metrópoli. Esta fué la base de la reforma llevada á cabo por Carlos III en 1778 con el nombre de " comercio libre de

España á Indias". Por real decreto de 2 de febrero de ese año fué extendido á Buenos Aires, Chile y el Perú el derecho de comerciar directamente con varios puertos de España, y por otro decreto de 16 de octubre siguiente al virreinato de Nueva Granada y á la capitanía general de Guatemala. Los puertos españoles favorecidos por el rey con esta concesión fueron Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, Coruña, Palma en Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en Canarias. Después se extendió á otros puertos, á Vigo en 1783, á Grao de Valencia en 1791 y 1794, etc., etc. Los puertos de las Provincias Vascongadas, cuyos habitantes no querían renunciar al antiguo privilegio de no tener aduanas, fueron excluídos de esta concesión. Los que la disfrutaban eran designados con el nombre de "puertos habilitados," es decir, autorizados para comerciar directamente con América.

"El artículo 5.º del real decreto de 16 de octubre de 1778 fijaba igualmente los puertos de las colonias de América autorizados para hacer este comercio directo con España. Al reino de Chile se le concedían sólo dos, Valparaíso y Concepción.

"La concesión del comercio libre no se hizo extensiva al virreinato de Nueva España sino en 1786. "Considerando yo, decía el rey en el decreto de 1778, que sólo un comercio libre y protegido entre españoles europeos y americanos, puede restablecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población á su antiguo vigor, determiné franquear á varios puertos la navegación de las Indias." Estas palabras explican el alcance y objeto de esta reforma, concebida bajo el espíritu, no

de amplia libertad comercial, como se comprende en nuestros días, sino con el propósito de proteger por medios artificiales é ineficaces la industria española. Aquellos decretos y los reglamentos y aranceles que los completaban, exigían que los buques que se empleasen en este comercio fuesen construídos en España (á menos que se comprasen á extranjeros en los dos primeros años siguientes), pertenecientes á españoles, mandados por capitanes, patrones, maestres y oficiales de mar españoles de nacimiento ó legalmente naturalizados, y con dos tercios, á lo menos, de sus tripulaciones compuestos igualmente de españoles. Para fomentar la exportación de los productos de la metrópoli, el rey eximía de derechos por diez años á los tejidos de lana, de algodón y cáñamo, así como los sombreros, los vidrios y otros artículos que saliesen de las fábricas españolas. Obedeciendo al mismo principio, prohibía en lo absoluto la introducción en las Indias de algunas mercaderías extranjeras ó las recargaba con derechos muy superiores á los que debían pagar las mercaderías similares de fabricación española. Del mismo modo exceptuó de una tercera parte de los impuestos á todo buque que saliera de los puertos de España enteramente cargados de mercaderías nacionales, eximió de todo derecho de salida á algunas de las producciones de las Indias, y rebajó considerablemente el que gravaba á otras, y en especial á la plata y al oro.» (*Historia general de Chile*, tomo VI, páginas 379 á 382 y las notas 39, pág. 380, y 41, página 381.)

«Las reformas de mayor entidad que la nueva ley introducía eran dos principalmente, á saber: 1.ª, la designación de varios puertos de la Península en lugar del

"único" en que el comercio había estado radicando por más de doscientos años, y 2.ª, la abolición definitiva de todos los derechos anexos al embarque, salida y navegación de las naves." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 62.)

"En la disposición 6.ª de aquel reglamento, se abolieron los pesados tributos de tonelada, palmeo, San Telmo, extranjería, visitas, reconocimiento de carenas, habilitación y licencias que habían hecho hasta entonces casi imposible la fácil navegación americana. Pero ni aun entonces se olvidó el régimen estricto de las licencias para pasar á Indias, disponiéndose que los que arribaran á América sin éstas, volviesen todavía presos en partida de registro, como también los capitanes ó patrones que los hubiesen conducido.

"La disposición relativa á derechos, se encuentra en el mandato 16 de aquel reglamento. Por ella se prescribe que todas las cargazones dirigidas á los puertos que pudiéramos llamar ahora de las Antillas y de la América Central, pagasen tan sólo 1 y ½ por ciento sobre el valor de los frutos y efectos españoles sujetos á contribución, y 4 por ciento las manufacturas y géneros extranjeros, á más de lo que éstos hubieran contribuído en su introducción á la Península.

"Las expediciones que se hicieran á los puertos de Concepción y Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil, debían satisfacer al tiempo de su embarque en las aduanas de la Península el 3 por ciento sobre los frutos y géneros españoles no exentos de gravamen, y 7 por ciento sobre las mercaderías extranjeras, en su salida de España, é igual cantidad por el derecho de almojarifazgo, á su entrada en los puertos de Indias.

"Se permitió el cambio de destino en América, con cargo de pagar el aumento de derechos en el puerto de internación, en cuanto fuesen mayores que el primitivo puerto de arribo. Y para avaluar los diversos frutos y mercaderías, estableció como regla el precepto 21, que el avalúo hecho en España se aumentara en un 5 por ciento en los puertos del norte, en un 10 por ciento en Montevideo y Buenos Aires, y en un 20 por ciento en los puertos de Chile y del Perú. Se declararon libres de derechos por diez años tanto en su salida de España como del almojarifazgo en la entrada en América, las manufacturas de lana, algodón, lino y cáñamo, el alambre de hierro, azúcar, bermellón, café, carnes, cerveza, chocolate, harina, espada, y muchos otros artículos de producción española, estimándose como tal los americanos y de Filipinas, si es que llegaban á internarse de nuevo en América. Por el precepto 33 se premia á los dueños de navíos y embarcaciones de construcción española, que los cargaran enteramente con frutos y manufacturas nacionales, con la rebaja de una tercera parte de todos los derechos.

"En cuanto á las mercaderías americanas, se exceptuaron de todo impuesto los aceites medicinales, achote, gengibre, algodón, añil, azúcar, cascarilla, cera, estaño, grana, astas, lana, lino, maderas, pimienta, palo campeche, pieles, pitas, sebo, seda, té, yerba y otros productos correspondientes á estos géneros. Los derechos sobre plata y oro se moderaron al 2 por ciento en el oro y á 5½ en la plata amonedada ó en pasta.

"Con la justa idea de disminuir fletes de ida y vuelta en las embarcaciones del comercio, se concedió á los cargadores plena libertad para ajustarlos con los dueños,

capitanes ó maestros, «dependiendo este punto, como es « debido, según dijo la ley, antes tan contradictoria á « este régimen de libertad, del voluntario convenio de « los interesados».

«Se suprimió el funesto sistema de flotas reglamentadas y se estableció como regla, en cuanto á derechos de las mercaderías americanas enviadas á España, su absoluta deliberación en su salida de América y el pago á su entrada en España, con excepción de las enteramente libres, de un tributo de 3 por ciento, que llegaba á ser mayor cuando la misma mercadería, después de haberlo pagado, salía á dominios extranjeros.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, tomo I, págs. 19 y 20.)

«Se concedían también algunos estímulos de consideración á los armadores nacionales, libertando de todo derecho los cargamentos conducidos en su primer viaje por buques construídos en la Península, con tal que su tripulación fuera compuesta al menos de dos tercios de españoles. Á los navieros que cargaban íntegramente sus barcos con frutos nacionales se les rebajaba una tercera parte de los derechos, y si la expedición era española sólo hasta dos tercios, se hacía la diminución de un quinto. Verdad es que se establecían penas tan severas, como cinco años de presidio en África y la confiscación de la especie, al que hubiese adulterado una mercadería haciéndola pasar por española sin serlo. También se declaraba de comiso todo lo que no constase del registro ó factura del buque, la que debía ser expedida sellada desde el puerto de embarque al de arribada y vice-versa. Asimismo se mandaba devolver á España «bajo partida de registro» (así dice el artículo 11) á los «polizontes», es decir, á los que venían sin permiso, y cuyo vocablo

de menosprecio tomó origen del comercio de Indias con España. Es curioso observar en este reglamento de "comercio libre", por el cual se admitían sin derecho los cálculos de los guanacos, que no se consintiese en dejar la España á nadie que no hubiese adquirido la plena patria potestad, ni á los maridos sin licencia de sus mujeres, ni en general, á todo aquel que no trajese á cuestas un negocio cuyo mínimum se fijaba en 52,941 reales de vellón, que es como si hoy dijéramos tres mil pesos. Los pobres no tenían arbitrio para emigrar á América á título de mercaderes." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 64.)

"Tal fué el sistema llamado "de libre comercio," digno de este nombre si se le compara con el primitivo monopolio que las leyes establecieron; y puede decirse que sólo desde esa época principió el comercio de Chile á dar pequeños pasos en su primitiva existencia." (M. CRUCHAGA, *Organización económica*, tomo I, pág. 20.)

"La planteación de esta reforma, aun limitada á tan estrechas proporciones, suscitó las mayores dificultades que es posible imaginar. El comercio de Cádiz se creyó despojado de algo sobre lo cual creía tener un derecho de propiedad incontrovertible; y siendo el mejor preparado de toda España para seguir haciendo sus envíos, por tener buques y relaciones anteriormente establecidas, sostuvo por mucho tiempo su preponderancia sobre los otros puertos españoles. En los primeros dias de perturbación consiguiente á la planteación de este nuevo orden de cosas, ocurrieron en América y en España las bancarrotas de algunas casas de comercio, generalmente de poco capital y que no estaban preparadas para soportar la competencia; y estos accidentes fueron

" pañol Campomanes, más que todos los estados que " poseía en Italia, Flandes y Borgoña." La experiencia adquirida en estos primeros ensayos, alentó al soberano á seguir en la vía de las reformas y lo estimuló á aceptar todavía otra no menos importante para el desarrollo del comercio y la riqueza de sus colonias. Una real cédula preparada en el Consejo de Indias y firmada por Carlos III en 20 de enero de 1774, puso término al régimen tan absurdo como injusto que prohibía el comercio recíproco entre algunos de estos paises . "Conformándome con el dictamen del consejo, decía el rey, " he resuelto alzar y quitar la general prohibición que " hasta ahora ha habido en los cuatro reinos del Perú, " Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatema- " la, de comerciar recíprocamente por la mar del sur sus " efectos, géneros y frutos respectivos, y permitir (como " por la presente mi real cédula permito) que libremente " lo puedan hacer todos sus naturales y habitantes, sin " embargo de cualesquiera leyes y reales disposiciones " que para lo contrario hubiere, las cuales derogo para " este fin y efecto desde el día de publicación de esta mi " real resolución." Esta real cédula, destinada á hacer desaparecer aquella monstruosa prohibición y reglamentar el nuevo régimen, fué inspirada por don José de Gálvez, que entonces no era ministro todavía, pero que, como muy conocedor de los negocios de las colonias, y miembro del Consejo de Indias, pidió con instancia la sanción de esta reforma.

" Aquella prohibición había perjudicado particularmente á Chile, cuyos negociantes y agricultores no podían comerciar más que con el Perú y con las provincias de ultracordillera. Aun el comercio de estas últimas,

" del asunto, y confundiendo el comercio con el comer-
" ciante, se han esforzado en impugnarlo, será mirado
" como la época del restablecimiento de la marina, de
" la agricultura, del fomento de la industria de España
" y del adelantamiento de sus posesiones ultramarinas
" que por esta disposición quedaron libres de la opresión
" del monopolio y de derechos onerosos. El comercio
" de Chile ha llegado á ponerse en el pie de hacer un
" giro de cerca de tres millones de pesos en su comercio
" con la metrópoli, Buenos Aires, provincias del río de
" la Plata, islas adyacentes y el Perú."

"Este tráfico, que hoy nos parece tan mezquino, era entonces considerado en Chile como un progreso casi maravilloso.

"Los beneficios producidos por esta modestísima reforma habrían debido estimular al rey de España á decretar poco más tarde la absoluta libertad de comercio en sus colonias, como el medio más eficaz de desarrollar su riqueza y de extinguir el comercio de contrabando que seguían haciendo los extranjeros. Pero esto era imposible, dadas las ideas económicas de la época. "Sin
" embargo de los felices resultados que produjo este
" simulacro de libertad, que no merece otro nombre, es-
" cribía un ilustre economista en 1881, el Gobierno es-
" pañol estuvo muy lejos de darle la extensión que ne-
" cesitaba. La idea sola de permitir á los extranjeros el
" que hiciesen directamente el comercio de América, de
" tal modo arredraba á todos que ninguna persona tuvo
" jamás valor para proponerla, ni acaso el mismo Go-
" bierno hubiera tenido suficiente energía para decre-
" tarla. Hoy mismo se temería la mayor oposición de
" parte de los comerciantes residentes en los puertos de

España á Indias". Por real decreto de 2 de febrero de ese año fué extendido á Buenos Aires, Chile y el Perú el derecho de comerciar directamente con varios puertos de España, y por otro decreto de 16 de octubre siguiente al virreinato de Nueva Granada y á la capitanía general de Guatemala. Los puertos españoles favorecidos por el rey con esta concesión fueron Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, Coruña, Palma en Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en Canarias. Después se extendió á otros puèrtos, á Vigo en 1783, á Grao de Valencia en 1791 y 1794, etc., etc. Los puertos de las Provincias Vascongadas, cuyos habitantes no querían renunciar al antiguo privilegio de no tener aduanas, fueron excluídos de esta concesión. Los que la disfrutaban eran designados con el nombre de " puertos habilitados, " es decir, autorizados para comerciar directamente con América.

"El artículo 5.º del real decreto de 16 de octubre de 1778 fijaba igualmente los puertos de las colonias de América autorizados para hacer este comercio directo con España. Al reino de Chile se le concedían sólo dos, Valparaíso y Concepción.

"La concesión del comercio libre no se hizo extensiva al virreinato de Nueva España sino en 1786. "Conside-" rando yo, decía el rey en el decreto de 1778, que sólo " un comercio libre y protegido entre españoles euro-" peos y americanos, puede restablecer en mis dominios " la agricultura, la industria y la población á su antiguo " vigor, determiné franquear á varios puertos la navega-" ción de las Indias." Estas palabras explican el alcance y objeto de esta reforma, concebida bajo el espíritu, no

la falta que éstos tenían de buques y por la escasez de capitales para preparárselos, así como por el grande alejamiento de la metrópoli, los beneficios de aquella reforma se hicieron sentir con alguna lentitud. En cambio, en esos mismos años ocurrieron accidentes que vinieron á producir la perturbación entre sus pobladores y á irrogarles no pequeños males.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 383 á 385 y nota 45, pág. 385.)

La-Pérouse, el célebre viajero francés que visitó á Chile en 1785, se expresa en estos términos á propósito del comercio de este país:

«Este reino, dice en la página 61 del tomo II de sus *Viajes* (edición de París, de 1797), este reino, cuyas producciones, si alcanzasen á su máximum, alimentarían la mitad de Europa; cuyas lanas bastarían para proveer las manufacturas de Francia y de Inglaterra; cuyos animales, convertidos en carne salada y otros productos rendirían una renta inmensa; este reino, digo, no hace ningún comercio. Cuatro ó cinco pequeños barcos le traen todos los años de Lima azúcar, tabaco y algunos artículos europeos que estos desgraciados habitantes sólo pueden obtener de segunda ó tercera mano y después que estos mismos objetos han pagado derechos inmensos en Cádiz, en Lima, y por último, á su entrada á Chile.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 306, nota 1.)

El decreto de 1778 fué seguido por otras reformas y justo es reconocer aquí que la España hizo en los postreros días del siglo algunos vacilantes esfuerzos desde su lecho de inopia por restablecer el roto equilibrio económico de la madre patria y sus colonias. Cuando se apagó en Aranjuez la fuerte y creadora cabeza que había



"único" en que el comercio había estado radicando por más de doscientos años, y 2.ª, la abolición definitiva de todos los derechos anexos al embarque, salida y navegación de las naves." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 62.)

"En la disposición 6.ª de aquel reglamento, se abolieron los pesados tributos de tonelada, palmeo, San Telmo, extranjería, visitas, reconocimiento de carenas, habilitación y licencias que habían hecho hasta entonces casi imposible la fácil navegación americana. Pero ni aun entonces se olvidó el régimen estricto de las licencias para pasar á Indias, disponiéndose que los que arribaran á América sin éstas, volviesen todavía presos en partida de registro, como también los capitanes ó patrones que los hubiesen conducido.

"La disposición relativa á derechos, se encuentra en el mandato 16 de aquel reglamento. Por ella se prescribe que todas las cargazones dirigidas á los puertos que pudiéramos llamar ahora de las Antillas y de la América Central, pagasen tan sólo 1 y ½ por ciento sobre el valor de los frutos y efectos españoles sujetos á contribución, y 4 por ciento las manufacturas y géneros extranjeros, á más de lo que éstos hubieran contribuído en su introducción á la Península.

"Las expediciones que se hicieran á los puertos de Concepción y Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil, debían satisfacer al tiempo de su embarque en las aduanas de la Península el 3 por ciento sobre los frutos y géneros españoles no exentos de gravamen, y 7 por ciento sobre las mercaderías extranjeras, en su salida de España, é igual cantidad por el derecho de almojarifazgo, á su entrada en los puertos de Indias.

buque que tomase la bandera peninsular, cualquiera que fuese su procedencia.

"Durante la primera década del presente siglo, en que la América estuvo todavía abierta á la influencia, si no al poder actual de España, pues éste último había totalmente desaparecido, no se registra un solo acto que revelase en aquella infeliz nación, ni progreso, ni vitalidad, ni memoria siquiera de que era soberana de aquellas colonias que habían sido, según el campanudo decir de sus poetas, "el más preciado florón de su corona". (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 227 y 228.)

Nombrado capitán general de Chile el inteligente y activo don Ambrosio O'Higgins, principió luego á trabajar con empeño en todos los ramos de la administración.

"El estado del comercio llamó también la atención del gobernador. El ministerio de Indias, queriendo conocer los efectos que habían producido las reformas introducidas en la legislación comercial de las colonias, pedía frecuentemente informe á los gobernadores y virreyes acerca de lo que en ellas se experimentaba. Con fecha de 8 de octubre de 1788 dispuso ese Ministerio que cada seis meses se le comunicaran noticias del estado del comercio, con datos seguros acerca de la introducción y extracción de mercaderías no sólo de España sino de las otras colonias; debiendo, además, los autores de esos informes indicar las medidas que juzgasen más aparentes para propender á su adelanto. Deseando O'Higgins corresponder satisfactoriamente al encargo que se le hacía, solicitó el parecer de tres comerciantes que creía " hábiles y expertos," esperando así suministrar al ministerio noticias seguras.

"El comercio de Chile pasaba entonces por días de



capitanes ó maestros, "dependiendo este punto, como es " debido, según dijo la ley, antes tan contradictoria á " este régimen de libertad, del voluntario convenio de " los interesados".

"Se suprimió el funesto sistema de flotas reglamentadas y se estableció como regla, en cuanto á derechos de las mercaderías americanas enviadas á España, su absoluta deliberación en su salida de América y el pago á su entrada en España, con excepción de las enteramente libres, de un tributo de 3 por ciento, que llegaba á ser mayor cuando la misma mercadería, después de haberlo pagado, salía á dominios extranjeros." (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, tomo I, págs. 19 y 20.)

"Se concedían también algunos estímulos de consideración á los armadores nacionales, libertando de todo derecho los cargamentos conducidos en su primer viaje por buques construídos en la Península, con tal que su tripulación fuera compuesta al menos de dos tercios de españoles. Á los navieros que cargaban íntegramente sus barcos con frutos nacionales se les rebajaba una tercera parte de los derechos, y si la expedición era española sólo hasta dos tercios, se hacía la diminución de un quinto. Verdad es que se establecían penas tan severas, como cinco años de presidio en África y la confiscación de la especie, al que hubiese adulterado una mercadería haciéndola pasar por española sin serlo. También se declaraba de comiso todo lo que no constase del registro ó factura del buque, la que debía ser expedida sellada desde el puerto de embarque al de arribada y vice-versa. Asimismo se mandaba devolver á España "bajo partida de registro" (así dice el artículo 11) á los "polizontes", es decir, á los que venían sin permiso, y cuyo vocablo

de menosprecio tomó origen del comercio de Indias con España. Es curioso observar en este reglamento de "comercio libre", por el cual se admitían sin derecho los cálculos de los guanacos, que no se consintiese en dejar la España á nadie que no hubiese adquirido la plena patria potestad, ni á los maridos sin licencia de sus mujeres, ni en general, á todo aquel que no trajese á cuestas un negocio cuyo mínimum se fijaba en 52,941 reales de vellón, que es como si hoy dijéramos tres mil pesos. Los pobres no tenían arbitrio para emigrar á América á título de mercaderes." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 64.)

"Tal fué el sistema llamado "de libre comercio," digno de este nombre si se le compara con el primitivo monopolio que las leyes establecieron; y puede decirse que sólo desde esa época principió el comercio de Chile á dar pequeños pasos en su primitiva existencia." (M. CRUCHAGA, *Organización económica*, tomo I, pág. 20.)

"La planteación de esta reforma, aun limitada á tan estrechas proporciones, suscitó las mayores dificultades que es posible imaginar. El comercio de Cádiz se creyó despojado de algo sobre lo cual creía tener un derecho de propiedad incontrovertible; y siendo el mejor preparado de toda España para seguir haciendo sus envíos, por tener buques y relaciones anteriormente establecidas, sostuvo por mucho tiempo su preponderancia sobre los otros puertos españoles. En los primeros dias de perturbación consiguiente á la planteación de este nuevo orden de cosas, ocurrieron en América y en España las bancarrotas de algunas casas de comercio, generalmente de poco capital y que no estaban preparadas para soportar la competencia; y estos accidentes fueron

tomados por muchas gentes como razón para condenar aquella novedad. Por otra parte, apenas decretada la reforma sobrevino la guerra con la Gran Bretaña, de que hablaremos más adelante, y la navegación y el comercio tuvieron que sufrir las consecuencias de los temores que inspiraba una guerra marítima con aquella potencia. Sin embargo, "diez años después de establecido este nuevo " sistema, el comercio de España con sus colonias ha" bía tomado un acrecentamiento considerable. Doce " puertos de la metrópoli, en lugar de siete, se habían " entregado á él. La exportación de las mercaderías na" cionales para la América habían más que quintuplica" do; de las mercaderías extranjeras (transportadas por " los buques españoles) más que triplicado; y los retor" nos de América se encontraban aumentados en mayor " escala todavía." Las colonias de América recogieron antes de mucho los frutos de esa reforma, pero las más favorecidas entre ellas fueron las que exportaban productos tropicales, algodón, cacao, azúcar, cochinilla, café, añil, cascarilla, que la España no podía procurarse en su propio suelo. Aunque Chile carecía de producciones de esa clase, y aunque sólo podía exportar á Europa algún cobre en barra y pequeñas cantidades de oro en polvo, los beneficios de esa reforma alcanzaron hasta él después de las primeras perturbaciones. "El importantísimo " decreto del comercio libre de 1778, escribía veinte " años más tarde en Chile un hombre muy conocedor " de estos asuntos, hará siempre memorable el reina" do de Carlos III y el ministerio del ilustrado Marqués " de Sonora (don José de Gálvez); y por más que el in" terés y la cortedad de vista de algunos seudo-políti" cos que, no entrando en un examen circunstanciado

En toda esta exposición se descubre, junto con el esmero en presentar datos concretos y seguros, el efecto de los errores económicos de la época, según los cuales debía inevitablemente arruinarse todo país que invariablemente recibe cada año mayor valor en mercaderías extranjeras que el que suministra en el retorno. O'Higgins no tomaba en cuenta que en ese mismo tiempo la riqueza pública adquiría mayor desarrollo, que crecía la población, que las ventas del comercio eran mucho más considera bles, que se formaban en el país fortunas mayores que las que jamás habrían existido, que la propiedad urbana y rural alcanzaba mayor valor, y que el bienestar se hacía cada día más general. Le bastaba saber que las importaciones eran superiores á las exportaciones para creer que el país estaba empobreciéndose de año en año.

"Pero O'Higgins no veía la causa del mal en la libertad de comercio, ni descubría el remedio de ese estado de cosas en la derogación de las reformas sancionadas poco antes por el rey. Creía sí que debía estimularse el poder productor del país; y confiando demasiado en la eficacia de la acción del gobierno para alcanzar este resultado, proponía los medios que consideraba más conducentes para conseguirlo. Según él, debía fomentarse el cultivo de artículos más valiosos que los que producía el país, y entre éstos la caña de azúcar, el arroz y el algodón; permitirse en Chile las plantaciones de tabaco en cantidad suficiente para surtir el estanco del reino, para que no fuera necesario comprar ese artículo en el Perú; fomentar el envío á España de lanas, cueros y lino, obligando á los buques que traían de los puertos españoles las mercaderías europeas, á "regresar derecha" mente á la peninsula," cargando en Chile esos artícu-



" la Península que aún disfrutan de semejante monopo- " lio, perjudicando no sólo á los americanos sino á los " mismos españoles." (Conviene recordar aquí que algunos de los más célebres publicistas extranjeros del siglo XVIII habían recomendado á la España la adopción de reformas radicales en su sistema de comercio con las colonias. "No me toca á mí, escribía Montesquieu " en 1748, resolver la cuestión de si, no pudiendo la " España hacer por sí misma el comercio de las Indias, " no le valdría más que lo declarase libre á los extran- " jeros. Diré sólo que le conviene poner á este comercio " los menos obstáculos que su política puede permitirle." —MONTESQUIEU, *Esprit de lois*, liv. XXII, chap. XIX.)

"Pero aquel simulacro de libertad, como lo denomina el economista que acabamos de citar, había creado entre los americanos aspiraciones que debían abrirse camino y llevarlos á una revolución absoluta y radical. Aquellos primeros cambios conmovieron todo el antiguo estado de cosas, dice un notable historiador de nuestros días. Si de aquella manera fueron minorados algunos males, sintióse ahora lo que subsistía con más amargura que todos los males juntos que habían existido antes. Según la marcha de las cosas que se ha observado frecuentemente en la historia, las peticiones fueron hechas con tanta más impetuosidad desde que las concesiones se hicieron con benevolencia; y los habitantes de estos países comenzaron á vengarse de los antiguos pecados cometidos por el Gobierno en el mismo momento en que éste, entrando por mejores vías, había esperado merecer su gratitud.

" En el reino de Chile, por la naturaleza de sus pro ductos, por el reducido número de sus comerciantes, por

de noviembre de 1797, llevó la revolución comercial de la Península á tal grado, que por ella se permitió á los buques neutrales ir á los puertos españoles á cargar para las colonias, y si bien esta medida, verdaderamente avanzada, fué derogada dieciocho meses más tarde (20 de abril de 1799), no por esto dejó de marcar á las puertas mismas, tras de las cuales iba á cerrarse el siglo del monopolio, que la hora final del último había llegado definitivamente delante de la razón de los hombres y la conveniencia de las naciones.

"Verdad es también que el triunfo definitivo de ese género de ideas encontró todavía porfiada resistencia; que hubo desalientos, retrocesos encarnados en leyes absurdas, y que el comercio libre, no obstante sus palmarios, y por decirlo así, instantáneos beneficios (pues fué la hartura en pos del hambre), produjo graves crisis por temeridad y abusos de sus iniciadores, ni más ni menos como el cuerpo humano padece y se enferma cuando no sabe medírsele el alimento requerido en la convalecencia que sucede á la extenuación." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 65 y 66.)

Con motivo del desarrollo del comercio que provocaron las medidas relativamente liberales dictadas entonces por el Gobierno de España, los comerciantes de Chile reclamaron en repetidas ocasiones para que se estableciera un sistema más expedito en la administración de justicia.

"Por fin, Carlos IV, con fecha de 26 de Febrero de 1795, expidió una real cédula, cuyo encabezamiento dice como sigue: "El considerable aumento y extensión " que ha tomado el comercio de América con la libertad " concedida por mi augusto padre en su reglamento de



estado dando impulso de vida á aquellos países durante los últimos doce años (1775-87), dispuso Carlos III, que también se moría entonces, la división del ministerio único de Indias que con tan asombrosa laboriosidad había desempeñado Gálvez, causándole al fin la muerte, pues se extinguió por exceso de trabajo. Confióse el ramo de gracia y justicia al fiscal de Indias, don Antonio Porlier, hombre vulgar, y el de hacienda á don Antonio Valdés, que parecía serlo más todavía, " á fin de " conseguir, decía la real cédula de 8 de julio de 1787, " que creó estos destinos, el aumento del comercio, el " beneficio de las minas de Indias y el sistema de unión " é igualdad de unos y otros (los reinos de España y " América) que deseo eficazmente se establezca."

" Creóse también por el mismo decreto la Junta Suprema de Estado para los negocios de Indias, que era una especie de renovación y rejuvenecimiento del ya vetusto Consejo de Indias, y desde cinco años antes (2 de enero de 1782) se habia introducido la casi temeraria innovación en el sistema mercantil de España de permitir que se despachasen á las colonias cargamentos de puertos extranjeros donde hubiese cónsules españoles, bien que esta práctica, aconsejada ya desde la mitad del siglo por el previsor Montesquieu, fuese de corta duración y limitada únicamente á la Luisiana.

"En 1786 se permitió también, aunque con el carácter de un privilegio local, el que los armadores de las Canarias pudiesen hacer el tráfico de Indias con una cuarta parte de sus tripulaciones compuestas de extranjeros, y ocho años después (27 de febrero de 1794) se suprimió por completo la absurda prescripción de extranjería, admitiendo en las matrículas de los puertos españoles todo

" propondrá cada parte, y han de ser hombres de caudal " conocido, prácticos é inteligentes en las materias de co- " mercio, y de buena opinión y fama." En sus fallos debían someterse á las ordenanzas del consulado de Bilbao, que era el Código de Comercio de la monarquía española.

"Aunque el tribunal del consulado era establecido para hacer más rápida y fácil la administración de justicia en materia comercial, el rey lo revestía, ademas, de atribuciones de otro orden que hacían de él un cuerpo muy importante en la administración pública. "La pro- " tección y fomento del comercio, decía el artículo 22 " de sus constituciones, será el cargo principal de esta " junta, y cumplirá con él procurando por todos los me- " dios posibles el adelantamiento de la agricultura, la " mejora en el cultivo y beneficio de los frutos, la intro- " ducción de las máquinas y herramientas más ventajo- " sas, la facilidad y la circulación interior, y en suma, " cuanto parezca conducente al mejor aumento y exten- " sión de todos los ramos del cultivo y tráfico: para lo " cual cuidará de averiguar á menudo el estado de di- " chos ramos en las provincias de su distrito por medio " de los diputados que tenga en ellas, ó de otras perso- " nas ó cuerpos con quienes entable correspondencia á " este fin; y me hará presente lo que considere digno de " mi real noticia, proponiéndome las providencias que le " dicte su celo en beneficio de la agricultura, industria y " comercio del país." El consulado, además, podía por el sólo acuerdo de sus miembros, y sin necesidad de consultarlo al rey, emprender algunas obras públicas, y disponer para ello de fondos propios. Estos fondos consistirían en el producto de las multas y penas pecunarias que impusiera el tribunal, y en un derecho de "medio

alarma y de desequilibrio, cuyas causas eran apreciadas muy equivocadamente, y según las ideas generales de la época. La guerra de 1780 con la Gran Bretaña había producido una gran paralización en el tráfico comercial entre la metrópoli y sus colonias, por el terror que inspiraban los corsarios. Firmada la paz en 1783, el comercio cobró nueva vida. Llegaron á Chile más buques y mercaderías que los que solían llegar antes del establecimiento de las reformas decretadas por el ministro Gálvez con el nombre de comercio libre; y como resultado natural de este nuevo orden de cosas, se hizo sentir inmediatamente una baja considerable en el precio de casi todos los artículos importados de Europa. Este cambio brusco y repentino debía ser muy útil para los consumidores y para el país en general; pero perjudicaba sobremanera á los pequeños comerciantes que habían surtido sus tiendas y despachos en una época anterior, y bajo los antiguos precios. "En prueba de esto tenemos, decía uno de " los informantes, don Francisco Javier Errázuriz, que " desde el año de 1786 en que fuí juez de este comercio, " hasta el año pasado de 1788, pasan de sesenta los mer" caderes fallidos, sin contarse los no descubiertos." Por otra parte, no bastando la exportación de los productos de la agricultura de Chile para saldar el valor de las mercaderías que se importaban de Europa, del Perú y de las provincias del Río de la Plata, se hacía en esos años una extracción tan considerable de dinero sonante, que todo el oro y toda la plata que acuñaba la casa de moneda de Santiago bastaba apenas para satisfacer esta necesidad. Por esto mismo el numerario había llegado á hacerse sumamente escaso, insuficiente para los cambios ordinarios del comercio interior,

ideas, patriota sincero y filántropo, de una incansable actividad, acreditado por sus servicios anteriores. En el desempeño de sus nuevas funciones iba á ser el ardoroso defensor de cuanto á su juicio se relacionaba con el desarrollo industrial del país y con el desenvolvimiento de su cultura y de su civilización. El 1.º de diciembre de ese mismo año representaba al consulado la necesidad de plantear la enseñanza pública de la aritmética, de la geometría y del dibujo, como conocimientos indispensables para fomentar la agricultura, la industrial fabril y el comercio. Un mes más tarde, el 10 de enero de 1796, dirigía al Ministerio de Indias un extenso y luminoso memorial sobre el estado económico de Chile, en que exponía valientemente las diversas reformas que creía indispensable introducir. Venciendo no pocas dificultades logró hacer aprobar por el consulado algunas de sus ideas, y convertir á este cuerpo, como lo veremos en los capítulos siguientes, en el promotor de reformas bastante tímidas, sin duda, pero que debían tener una grande influencia en el porvenir.» (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 83 á 86.)

Las reformas liberales que introdujo Carlos III en la legislación comercial de España y sus colonias, no fueron proseguidas con el mismo espíritu por su sucesor Carlos IV, quien, en 1799, impulsado por Godoy, principió á reaccionar, derogando el decreto de noviembre 16 de 1797, que permitía á los buques neutrales ir á los puertos españoles á cargar para las colonias.

Sin embargo de eso, la necesidad material de los habitantes de Chile era tal que el comercio legal y de contrabando siguió desarrollándose, aunque despacio, bien que molestado por los trastornos provocados por las

" del comercio de sus amados vasallos. Esto no se ha lo-" grado por aquel medio, principalmente para los vasallos " del reino de Chile, como lo acredita la experiencia." En esta virtud, Errázuriz proponía un sistema mixto, que consistía en dejar subsistente el tráfico directo entre España y Chile, pero reglamentando las expediciones por medio de una orden muy semejante al de las antiguas flotas, para impedir así el repentino agolpamiento de mercaderías que obligaba á bajar su precio. El estudio de estos hechos revela que por modesto que fuera el alcance de las reformas que decretaba el rey de España, y por evidente que ahora nos parezca su utilidad, ellas encontraban una resistencia casi invencible en las preocupaciones entonces reinantes y en los intereses creados por el antiguo monopolio. La historia, en vista de estos hechos, no puede, pues, acusar únicamente al rey y á sus consejeros de la perpetuación de aquel régimen absurdo y de la timidez con que se trataba de modificarlo.

"Don Ambrosio O'Higgins parecía juzgar aquella cuestión con un criterio más seguro y elevado. La situación económica de Chile le parecía altamente desfavorable. Basando sus observaciones en la engañosa luz que arrojaba la balanza de comercio, O'Higgins hacía ver que la producción del reino de Chile, ó más propiamente sus exportaciones para España, para el Perú y para el virreinato de Buenos Aires, era inferior en poco más de un millón ochocientos mil pesos al valor de las importaciones; qüe, para saldar en parte esa diferencia, era menester exportar cada año ochocientos cincuenta mil pesos en oro y plata en moneda, y que aunque esta suma era el producto de las minas de Chile, el mercado de este país debía sufrir necesariamente la escasez de numerario.

En toda esta exposición se descubre, junto con el esmero en presentar datos concretos y seguros, el efecto de los errores económicos de la época, según los cuales debía inevitablemente arruinarse todo país que invariablemente recibe cada año mayor valor en mercaderías extranjeras que el que suministra en el retorno. O'Higgins no tomaba en cuenta que en ese mismo tiempo la riqueza pública adquiría mayor desarrollo, que crecía la población, que las ventas del comercio eran mucho más considerables, que se formaban en el país fortunas mayores que las que jamás habrían existido, que la propiedad urbana y rural alcanzaba mayor valor, y que el bienestar se hacía cada día más general. Le bastaba saber que las importaciones eran superiores á las exportaciones para creer que el país estaba empobreciéndose de año en año.

"Pero O'Higgins no veía la causa del mal en la libertad de comercio, ni descubría el remedio de ese estado de cosas en la derogación de las reformas sancionadas poco antes por el rey. Creía sí que debía estimularse el poder productor del país; y confiando demasiado en la eficacia de la acción del gobierno para alcanzar este resultado, proponía los medios que consideraba más conducentes para conseguirlo. Según él, debía fomentarse el cultivo de artículos más valiosos que los que producía el país, y entre éstos la caña de azúcar, el arroz y el algodón; permitirse en Chile las plantaciones de tabaco en cantidad suficiente para surtir el estanco del reino, para que no fuera necesario comprar ese artículo en el Perú; fomentar el envío á España de lanas, cueros y lino, obligando á los buques que traían de los puertos españoles las mercaderías europeas, á "regresar derecha" mente á la península," cargando en Chile esos artícu-

los así como el cobre y las otras producciones del país; estimular y proteger aquí la fabricación de pólvora y de tejidos de lino, no sólo para el consumo interior sino para abastecer las provincias inmediatas; y por último, facilitarse el comercio de los productos de Chile en Guayaquil, en Panamá y en los puertos de la América Central, suprimiendo los impuestos y alzando las restricciones que dejó subsistente la real cédula de 20 de enero de 1774, al autorizar la libertad de comerciar entre las diversas colonias españolas del Pacífico. "La justicia y buena política, decía, persuaden á una pronta y equitativa nivelación recíproca de los intereses de España y de sus Américas para que el comercio nacional y sus fábricas tengan incremento permanente." Así, pues, si O'Higgins no podía adelantarse á las ideas de sus contemporáneos para pedir la libertad absoluta de comercio como el remedio más eficaz contra aquella situación, aprobaba las reformas planteadas por el rey y aun pedía la ampliación de las franquicias concedidas hasta entonces." (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 76 á 80)

Desde entonces "la política mercantil de la España quedó irremisiblemente encarrilada en la vía del progreso, y por esto, cuando echamos la vista sobre sus cedularios posteriores al comercio libre, sólo hallamos disposiciones más ó menos liberales, tendentes á su desarrollo. Así observamos que el 24 de diciembre de 1794 se concedió permiso para nacionalizar cualquier buque construído en el extranjero; el 10 de abril de 1796, se otorgó la más absoluta franquicia del comercio de las colonias del Pacífico, desde Chile á Méjico, para su comercio recíproco, con rebaja de tres cuartas partes de los derechos vigentes. Por último, una real orden de 18

rechos de entrada; pero esta absurda disposición fué derogada por cédula de 26 de septiembre de 1805.

"Los retornos de Chile, casi siempre de valor inferior al de la importación, consistían en cobre en barra, en oro y plata amonedados y en algunos artículos que, como el culén y la cachanlahuen, se exportaban en reducidas porciones por sus cualidades medicinales. Este comercio se hacía en parte por cuatro ó cinco buques que llegaban cada año de España, trayendo á la vez mercaderías para los puertos del Perú, donde tomaban también una porción de su carga de retorno; pero otra parte de esas mercaderías europeas eran desembarcadas en Buenos Aires. Desde allí se les hacía seguir á Chile el largo y penoso camino de tierra al través de las pampas y de las cordilleras, camino por donde también marchaban muchos de los productos de Chile que eran enviados á España. Las últimas guerras con la Gran Bretaña, embarazando considerablemente el comercio marítimo entre la metrópoli y sus colonias, habían hecho que se diera una preferencia casi absoluta á esta vía, que ahorraba á las naves españolas de ser apresadas por los corsarios ingleses en el Pacífico, donde la marina real no podía ejercer una vigilancia tan activa como en los otros mares. En efecto, desde la declaración de guerra á la Gran Bretaña en 1796, hasta mediados de 1800, según un informe del jefe de la aduana de Santiago, no llegó á Chile un solo buque de España; y más tarde sólo se vieron uno ó dos cada año, lo que aumentaba el tráfico por los caminos de tierra y contribuía á hacer de Buenos Aires un importante centro comercial." (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 392 á 395, y nota 27, pág. 394.)

" 12 de octubre de 1778, y con otras gracias y franqui-
" cias concedidas posteriormente, ha dado motivo ha
" repetidas instancias de varias ciudades y puertos en
" solicitud de que se erijan algunos consulados en aque-
" llos dominios, que protejan el tráfico y decidan breve y
" sumariamente los pleitos mercantiles. Y considerando
" yo que en el estado presente de las cosas, y según la
" multitud y frecuencia de las expediciones que salen
" para distintos puertos, podrían no bastar los dos úni-
" cos consulados establecidos en Lima y Méjico para
" la dilatada extensión de ambas Américas, mandé exa-
" minar por mis ministros de Estado y del despacho las
" referidas instancias, y que sobre ellas se tomasen los in-
" formes y conocimientos necesarios, á fin de proveer
" lo que más conviniese al bien y prosperidad del co-
" mercio. Examinado, pues, con la debida atención este
" importante asunto en mi Consejo de las Indias, apo-
" yando y recomendando eficazmente las instancias que
" habían dirigido á aquel tribunal los comerciantes de la
" ciudad de Santiago de Chile, conformándome con lo
" expuesto en ella, y con el informe dictamen del dicho
" mi consejo de Estado: he venido á erigir, y por la pre-
" sente erijo en aquella ciudad un consulado". Su organización y sus poderes, prolijamente detallados en los 52 artículos de esa cédula, lo constituían en el tribunal de comercio de toda la Capitanía General de Chile, con declaración de que de sus sentencias no se podía apelar sino en los juicios que pasaban de mil pesos, ante un tribunal de alzada, compuesto del oidor decano de la real Audiencia y de dos colegas. "Estos colegas, dice el
" artículo 9.º, serán nombrados por el mismo decano en las
" apelaciones que ocurran, escogiendo uno de dos que le

VII

La crisis comercial de 1788

No teniendo otros datos sobre estos sucesos, reproducimos en éste y casi integro, el capítulo XVIII del tomo II de la *Historia de Valparaíso.*

Al plantear cualquiera reforma radical, aunque ella sea un gran progreso, hay que tropezar forzosamente con algunos inconvenientes transitorios producidos por la inexperiencia ó por la falta de estudio de la nueva situación.

Tal fué lo que sucedió en Chile con motivo de la declaración del "comercio libre" entre España y sus colonias, que provocó en este país una crisis comercial luego después que el nuevo sistema se planteó de hecho, es decir en 1788, exactamente un siglo atrás.

El decreto autorizando el comercio libre, se dictó en 1778.

"Desde entonces habían transcurrido diez años, y aquella medida salvadora, cuyos beneficios instantáneos consignamos al recordar su inauguración, se había esterilizado, primero por las guerras, en seguida por los errores económicos de los inexpertos negociantes de la península, y con tal ponderación que, á la postre de unos cuantos ensayos malogrados, equivalió á una ruina general.

"Tenemos ya referidos los augurios deslumbradores con que se inició aquella reforma en el primer año de su planteación, pero la temeraria guerra que durante cinco años hizo la España á la Inglaterra desde 1779

„ por ciento sobre el valor de todos los géneros, frutos y „ efectos comerciales que se extraigan é introduzcan por „ mar en todos los puertos de su distrito.„

„El tribunal del consulado se instaló solemnemente en Santiago el 7 de septiembre de ese mismo año (1795). El rey había dispuesto que los miembros de esa corporación y los empleados de su dependencia fueran nombrados por elección del comercio, y que la mayor parte de ellos se renovara cada bienio, por elecciones parciales, que debían practicarse cada año; y al efecto, disponía prolijamente la manera de proceder en estas materias. Pero queriendo, á la vez, que el tribunal entrase prontamente en funciones, nombró, por una sola vez, á las personas que debían componerlo en su primer período, eligiendo al efecto á aquellos que el presidente O'Higgins le había recomendado como los individuos más respetables del comercio de esta ciudad. La presidencia del tribunal fué conferida, con título de prior, á don José Ramírez Saldaña, honorable comerciante español, poseedor de una cuantiosa fortuna. Los otros miembros del tribunal eran igualmente comerciantes acreditados y respetables, prácticos en aquella industria y conocedores del país; pero en su mayor parte hombres rutineros, apegados á los antiguos usos, enemigos más ó menos resueltos de las reformas planteadas en los últimos veinte años, y entre ellas de la libertad comercial. Entre los empleados dependientes del tribunal, figuraba el síndico encargado de velar por el cumplimiento de esta ordenanza, y de proponer „cuanto le parezca conforme al „ bien común y al más exacto cumplimiento del institu„ to„. Tocó este cargo á don Manuel de Salas Corvalán, hombre adelantado por sus conocimientos y por sus

un valor á bordo de veinticuatro millones de pesos.

"Era aquélla sobrada provisión, contando con las existencias anteriores, para diez años de la morosa vida colonial, y en consecuencia, aquel empacho de fardos postró de un golpe el comercio del Perú, que era nuestro mostrador, y el de Cádiz, que nos servía de matriz. De aquí las famosas quiebras de la última plaza en el año de 1787, que pasaron de veinte millones de pesos, y marcaron el comienzo de su decadencia, no restaurada todavía. En Lima el descalabro fué también universal.

"En Chile los efectos de la crisis se sintieron con más pausa, porque todo llegaba á estas remotísimas comarcas como de rebote; pero no por esto fueron menos desastrosos. Los navíos destinados á nuestro tráfico directo con la bahía de Cádiz y que en otra ocasión dijimos eran el *Príncipe Carlos* y el *Diamante* (alias el *Rosario*, alias la *Sirena*), tuvieron provechoso lucro en su primera excursión, después de la paz. El primero vendió todavía en Valparaíso un segundo y valioso cargamento con 40 por ciento de ganancias á mediados de 1785. Pero abarrotada la plaza con estos abastecimientos y con las cuantiosas internaciones que no cesaban de entrar de Buenos Aires por la cordillera, sobrevino esa estagnación inerte que en la atmósfera como en los negocios es el primer síntoma de las crisis.

"Aumentó aquélla la llegada del *Diamante*, en julio del año venidero "con desmedida carga", dice un rico negociante de Santiago en esa época.

"El cargamento de aquel buque no encontró un sólo comprador. Abrióse, al contrario, feria á plazos inusitados, y aunque éstos se extendieron á dieciocho meses, no había colocación posible en el mercado. "Viéronse

guerras constantes en que la España se encontraba envuelta.

El señor Barros Arana, pintando la situación comercial de Chile al terminar el período colonial dice lo siguiente:

"Á pesar de aquellas perturbaciones, el reino de Chile obtuvo ventajas considerables de las reformas que recordamos.

"El precio de las mercaderías europeas, recargado desmedidamente cuando tenían que pasar por diferentes manos, de puerto en puerto, y pagando diversos derechos, experimentó una baja considerable desde que aquéllas pudieron llegar directamente de España. Ese comercio directo, además, favorecido por los progresos de la navegación, atrajo á Chile algunos capitales y numerosos negociantes ó individuos que venían á buscar fortuna en cualquiera industria, con cuyo contingente la población del reino tomó el crecido desarrollo de que hemos hablado más atras. Aquellos negociantes, sin ser precisamente hombres de ideas avanzadas en materias económicas é industriales, poseían conocimientos superiores á los que dominaban en el comercio de Chile, é introdujeron en la gerencia de los negocios un espíritu de orden casi enteramente desconocido entre los industriales de las colonias, lo que aseguraba á aquéllos una gran ventaja, permitiéndoles formarse gradualmente una fortuna sólida si no siempre considerable.

"Se conoce la política estrecha y restrictiva que practicaba la España en materias comerciales. Las colonias de América, como se sabe, estaban cerradas á los extranjeros; pero, además, para comerciar entre ellas y la metrópoli, aun desde los puertos de España, era nece-

Santiago y comenzaron á pasar por fabulosos los tiempos en que en los saleros se servía para festejo de convidados el oro en polvo. Una "onza" era otra vez objeto de museo como en los tiempos del almirante Amasa y del tesorero de cruzada don Pedro de Torres.

"Como no podía menos de suceder, la culpa toda entera del desastre fué echada en hombros del comercio libre, y la primera lanza que rompieron los chilenos contra su armadura fué la del tesorero real don Francisco Montes, quien lo condenó *a priori* en una representación que hizo al Ministro de Hacienda, Gardoqui, el 2 de mayo de 1784. Pero como la mayoría del pueblo que se sentía nadar en una abundancia desconocida, por más que se doliera de los atrasos de sus abastecedores, no pensase de la misma manera que el real tesorero, hízose la más grave cuestión de aquellos tiempos averiguar las causas del conflicto y de su remedio.

"Como en el desastre económico que acabamos de mencionar, ocurrió también el Presidente O'Higgins al expediente de las consultas con los hombres entendidos de la plaza, y el mayor número de éstos estuvo por que se derribase, desde sus cimientos á la cúspide, el monstruo del "comercio libre."

"La rutina se encaramaba ya sobre su trizado pedestal.

"Acudió especialmente el sensato capitán general de la colonia á la experiencia de dos de los más antiguos y opulentos mercaderes de Santiago, á quienes dirigió un oficio, para el caso, el 11 de febrero de 1789. Fueron aquéllos el ya mencionado don Francisco Javier Errázuriz y don Domingo Díaz Muñoz de Salcedo, ambos españoles, rector el primero de la Universidad de San

procedencia extrangera. Figuraban entre aquéllos la ferretería, clavos y alambre de Vizcaya; telas de seda de Valencia, Murcia y Granada; papel y quincallería de Cataluña; paños de San Fernando, de Segovia y Guadalajara; lienzos de hilo de Galicia; loza de Alcora, de Sevilla y de Málaga; y algunos libros impresos en Madrid. La cuchillería, los instrumentos de labranza ó de oficios manuales, las telas de algodón y los otros artículos que se importaban de Europa, aunque despachados de los puertos de España, eran de fabricación extranjera, inglesa en su mayor parte. Todas estas mercaderías que habían pagado el derecho de salida en el puerto de embarque, debían pagar otro al llegar á Chile; y este país estaba colocado á este respecto en condiciones más gravosas que casi todas las otras colonias de América. El artículo 21 del reglamento del comercio libre de 12 de octubre de 1778, disponía que las mercaderías importadas de España pagasen, al llegar á los puertos de América, sobre la pagada en los puertos de salida, y sobre el avalúo que allí se hubiese hecho, "la contribución de un "cinco por ciento" en Puerto Rico, Monte Cristi, Santiago de Cuba, La Trinidad, Batabanó, islas de Trinidad y Margarita, Campeche, Santo Tomas de Castilla, Omoa, Santa María, Río-Hacha, Portobelo y Chagres; de un "ocho por ciento" en la Habana y Cartagena; un "doce" en Montevideo y Buenos Aires, y un "veinte" en Valparaíso, Concepción de Chile, Arica, Callao y Guayaquil."

"Por disposiciones de 30 de noviembre de 1762 y de 7 de febrero de 1792, estaba mandado que las mercaderías que se devolviesen de América por no haber podido venderse, pagarían á su vuelta á España los de-

cios y sus quillas. Y de todo esto, según el mercader de la calle de la Compañía, era causa primordial el lujo que había desencadenado la maldecida abundancia y baratura del comercio libre. Entonces era gala, exclamaba el enojado vizcaíno, en una señora principal el faldellín de bayeta inglesa con algún adorno, y la gente popular que vestía los géneros fabricados en América guardaban proporción. Observaban el propio método los varones. Mas hoy, añade, á la destrucción de las familias, al abatimiento de la agricultura é industria, y á la decrepitez del comercio, intentado ya universalmente con la *droga*, se juntan los demás vicios anexos que contribuyen á su disolución próxima si no se meditara con superior resolución.

"Concluía, en consecuencia, el coronel del regimiento del Rey recomendando al Presidente la inmediata suspensión del comercio libre, la persecución del lujo, que denomina "polilla del Estado", y particularmente la tasa de los fletamientos al Callao, "los cuales fuese negado " subir por ningún acontecimiento, pero conviniendo el " bajar cuando por ajuste lo estipulen los maestres con " los traficantes"...

"Tal era la altura á que el mercader vizcaíno llegaba con su vara, empinado sobre el más alto rimero de sus fardos estancados.

"El país es de buenas proporciones, decía al terminar, " pero si á la vaca gorda se le apura tanto la ubre que " por sacarle mucha leche se le haga derramar sangre, " se sigue perderse el esquilmo."

"La aversión al comercio libre llegó á encarnarse en los mercaderes peninsulares de América en un odio vivo y personal contra el Ministro Gálvez, su autor, de la

Estos acontecimientos conservaron en la miseria á los habitantes de Chile.

Don José de Cos Iriberry pinta la situación de este país en 1799 en estos términos:

"¡Qué espectáculo tan delicioso presenta al entrar en este reino por cualquiera de sus puertos ó al descender de la elevada cordillera, la multitud de arroyos y torrentes, el verdor de los campos, la frondosidad de los árboles, la alternada variación de valles, cerros y colinas, y la muchedumbre de ganados que pueblan las campiñas! ¡Qué ideas de opulencia y de riqueza no suscita tan agradable vista! ¡Quién creyera que en medio de esta pompa y aparato de la nataruleza, la población había de ser tan escasa y que la mayor parte de ella había de gemir bajo el pesado yugo de la pobreza, la miseria y los vicios que son una consecuencia forzosa de ella misma! ¡Quién lo creyera! Ello es, sin embargo demasiado cierto. Los diarios robos, la embriaguez habitual, los contínuos asesinatos, la prodigiosa multitud de delicuentes, de que rebosan las cárceles y presidios, la forzosa impunidad de muchos delitos y la frecuencia de los castigos públicos, son un testimonio irrefragable de esta triste verdad. En vano atribuiremos parte de estos males á fiereza de los habitantes, ni á su indolencia la otra parte. La pobreza, la falta de recursos, es la verdadera madre que los da á luz, los cría y los fomenta." (M. CRUCHAGA, tomo I, pág. 309).

Á pesar del titulado "comercio libre" tal era la situación de Chile al principiar el siglo XIX.

VII

La crisis comercial de 1788

No teniendo otros datos sobre estos sucesos, reproducimos en éste y casi integro, el capítulo XVIII del tomo II de la *Historia de Valparaíso.*

Al plantear cualquiera reforma radical, aunque ella sea un gran progreso, hay que tropezar forzosamente con algunos inconvenientes transitorios producidos por la inexperiencia ó por la falta de estudio de la nueva situación.

Tal fué lo que sucedió en Chile con motivo de la declaración del "comercio libre" entre España y sus colonias, que provocó en este país una crisis comercial luego después que el nuevo sistema se planteó de hecho, es decir en 1788, exactamente un siglo atrás.

El decreto autorizando el comercio libre, se dictó en 1778.

"Desde entonces habían transcurrido diez años, y aquella medida salvadora, cuyos beneficios instantáneos consignamos al recordar su inauguración, se había esterilizado, primero por las guerras, en seguida por los errores económicos de los inexpertos negociantes de la península, y con tal ponderación que, á la postre de unos cuantos ensayos malogrados, equivalió á una ruina general.

"Tenemos ya referidos los augurios deslumbradores con que se inició aquella reforma en el primer año de su planteación, pero la temeraria guerra que durante cinco años hizo la España á la Inglaterra desde 1779

hasta la paz de Versalles, el 3 de septiembre de 1873, en que se declaró la independencia de los Estados Unidos, objeto de aquélla, quedó interrumpido su curso y perturbadas profundamente las primeras y abultadas transacciones á que desde el principio dió lugar.

"Restituída la paz, lanzáronse de nuevos los mercaderes españoles en alas de las aventuras, y con tal ardor, después de un forzado estancamiento, que el comercio peninsular parecía haber entrado en un periodo de fiebre después de cinco años de marasmo.

"Cádiz estaba repleto de buques y de mercaderías. La América se hallaba exhausta, y de este desnivel de los mercados cobró alientos una exportación tan crecida como atolondrada de mercaderías y artefactos europeos.

"En el primero y en el segundo año, recogiéronse pingües provechos de los cargamentos, porque se vendieron con la estimación á que daba lugar la necesidad; y si el comercio de la Península se hubiera detenido en ese punto, habrían tenido una ganancia doble aquellos puertos y los nuestros.

"Mas no fué así.

"Estimulados por el primer logro, se centuplicaron los envíos, sin que fuesen á la par los pedidos de estas plazas. Lima sólo necesitaba cuatro millones por año. Chile apenas dos. Y, sin embargo, estando al testimonio de un chileno que residía á la sazón en Cádiz (y que fué buen testigo porque fué víctima), en el sólo año de 1786 se despacharon de los almacenes de aduana de Cádiz más de cuarenta millones de pesos, en mercaderías y otros tantos de los particulares. Según el *Mercurio Peruano* del 20 de mayo de 1791 se hallaron á la vez fondeados en el Callao dieciséis navíos de registro con

un valor á bordo de veinticuatro millones de pesos.

"Era aquélla sobrada provisión, contando con las existencias anteriores, para diez años de la morosa vida colonial, y en consecuencia, aquel empacho de fardos postró de un golpe el comercio del Perú, que era nuestro mostrador, y el de Cádiz, que nos servía de matriz. De aquí las famosas quiebras de la última plaza en el año de 1787, que pasaron de veinte millones de pesos, y marcaron el comienzo de su decadencia, no restaurada todavía. En Lima el descalabro fué también universal.

"En Chile los efectos de la crisis se sintieron con más pausa, porque todo llegaba á estas remotísimas comarcas como de rebote; pero no por esto fueron menos desastrosos. Los navíos destinados á nuestro tráfico directo con la bahía de Cádiz y que en otra ocasión dijimos eran el *Príncipe Carlos* y el *Diamante* (alias el *Rosario*, alias la *Sirena*), tuvieron provechoso lucro en su primera excursión, después de la paz. El primero vendió todavía en Valparaíso un segundo y valioso cargamento con 40 por ciento de ganancias á mediados de 1785. Pero abarrotada la plaza con estos abastecimientos y con las cuantiosas internaciones que no cesaban de entrar de Buenos Aires por la cordillera, sobrevino esa estagnación inerte que en la atmósfera como en los negocios es el primer síntoma de las crisis.

"Aumentó aquélla la llegada del *Diamante*, en julio del año venidero "con desmedida carga", dice un rico negociante de Santiago en esa época.

"El cargamento de aquel buque no encontró un sólo comprador. Abrióse, al contrario, feria á plazos inusitados, y aunque éstos se extendieron á dieciocho meses, no había colocación posible en el mercado. "Viéronse

" entonces, añade el mercader que acabamos de citar,
" abrirse tiendas de propósito para varear los géneros
" al mismo principal por que se habían comprado en
" en Cádiz."

"Las quiebras sobrevinieron, como no podía menos de suceder, desde que no había ventas al menudeo ni dinero para pagarlas, y en menos de dos años (1786-88) pasaron aquéllas de sesenta, principalmente entre el gremio llamado de tenderos, que vivían más del crédito á plazos cumplidos que del capital puesto en giro. Los que mejor escaparon, según el testimonio del doctor Errázuriz, prior á la sazón del Consulado, fueron los que, disponiendo de algún caudal propio, pudieron ponerse á la capa con sus mercaderías, sin malbaratarlas ó exponerlas á los riesgos de los "pagarés".

"Para mayor calamidad y cuando comenzaba á descuajarse de nubarrones la pesada crisis, aportó á Valparaíso por el mes de julio de 1788, directamente de Cádiz la fragata *Rosa*, y aunque venía á su bordo cierta cantidad limitada de mercaderías, representada por un valor en fletes de 7,960 pesos, que cobraron los hermanos Errázuriz como sus apoderados, no dejó de renovar las perturbaciones financieras que aún agitaban la colonia. Puso al fin la raya en la medida de la calamidad otra especulación temeraria enviada en el *Diamante*, cuyos fletes tan sólo para Valparaíso pasaban de la suma de 35,000 pesos, y sus alcabalas, añadidas á las que el comercio adeudaba por los cargamentos anteriores, de un cuarto de millón.

"El primer resultado de la crisis fué, como sucede siempre, la desaparición instantánea del dinero. Dejó de asolearse "la plata en cueros" en los patios solariegos de

medio.» (*Historia general de Chile*, tomo V, págs. 294 y 295.)

Esto prueba que entonces ya se efectuaba algún comercio entre ambas faldas de la cordillera, sobre todo cuando se agrega que entonces «bajaban (así se decía) por la época en que los barcos venían del Callao los mercaderes de Santiago y algunos pocos de Cuyo á emplear y hacer sus cambios con los negociantes ultramarinos, y cada cual regresaba después á sus expendios hasta el año venidero.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 81.)

Tenemos noticias que el gobernador Meneses «estableció (más ó menos en 1701) en la capital (de Chile) una carnicería para el abasto de la ciudad, tuvo tiendas para el expendio de mercaderías europeas, extendiendo sus especulaciones al Perú y á Cuyo;» pero no se designa el ramo de comercio que explotaba con esas provincias.

Á principios del siglo XVIII tomó más incremento la importación de ganados á Chile. «Respecto de los ganados, los chilenos, al destinar sus mejores campos al cultivo de los cereales, comprendieron que la verdadera hacienda de crianza de la colonia eran las Pampas argentinas, donde pacían salvajes innumerables ganados. Desde fines del siglo XVII tomó, pues, grande incremento aquel tráfico, y ya por el año de 1708 encontramos que se habla de piños de ochocientas á mil cabezas, conducidas á Chile por la vía de Uspallata». (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 337.)

«Arriaba uno de éstos, un don Francisco Vázquez del Río, en enero de 1708; pero teniendo noticia en Uspallata de «que corría muy poca plata en este lado de

Felipe, y coronel el último del regimiento del rey en Santiago. Y son tan notables en su propia diversidad los pareceres que uno y otro otorgaron sobre la situación, que, á fin de juzgar á ésta en sus dos faces más características de rutina y de progreso, vamos á compendiarlos en seguida.

"Era Salcedo un español rancio, testarudo, rezador, incapaz de levantar los ojos más allá del mostrador de su tienda de la calle de la Compañía y hombre muy aferrado á todo lo que fuese antiguo y vetusto, por más que sus hijos figuraron en seguida entre los más fogosos secuaces de la revolución. Su informe, que tiene la fecha de 11 de marzo de 1789, está, por consiguiente, cargado con los mas sombríos colores. Chile no era sino un montón de miserables ruinas. Ya no se labraba el cobre en Coquimbo, ni se tejían pellones en la Ligua, y los afamados telares de Chillán, lejos de fabricar los ponchos de que los gauchos hicieron sus primeros chiripás, sufrían la abierta competencia de los tejidos de San Luis en las Pampas y de Guamalíes en las montañas del Perú.

"No se exportaba tampoco un sólo cordobán y el vino era el monopolio de cuatro taberneros de Santiago. No había un real ni una onza en numerario. Las comisiones de venta habían bajado del seis al cuatro por ciento y no se cobraban porque nada se vendía. La azúcar valía el doble más caro que diez años hacía, y hasta el comercio del trigo, que á veces iba á Lima sólo por el valor del flete, era un cuchillo de dos filos, pues, si el año era malo, servía de desesperación y si próspero era sólo para que los navieros del Callao vinieran á nuestras playas á ponernos la rodilla en la garganta con sus pre-

cios y sus quillas. Y de todo esto, según el mercader de la calle de la Compañía, era causa primordial el lujo que había desencadenado la maldecida abundancia y baratura del comercio libre. Entonces era gala, exclamaba el enojado vizcaíno, en una señora principal el faldellín de bayeta inglesa con algún adorno, y la gente popular que vestía los géneros fabricados en América guardaban proporción. Observaban el propio método los varones. Mas hoy, añade, á la destrucción de las familias, al abatimiento de la agricultura é industria, y á la decrepitez del comercio, intentado ya universalmente con la ***droga***, se juntan los demás vicios anexos que contribuyen á su disolución próxima si no se meditara con superior resolución.

"Concluía, en consecuencia, el coronel del regimiento del Rey recomendando al Presidente la inmediata suspensión del comercio libre, la persecución del lujo, que denomina "polilla del Estado", y particularmente la tasa de los fletamientos al Callao, "los cuales fuese negado " subir por ningún acontecimiento, pero conviniendo el " bajar cuando por ajuste lo estipulen los maestres con " los traficantes"...

"Tal era la altura á que el mercader vizcaíno llegaba con su vara, empinado sobre el más alto rimero de sus fardos estancados.

"El país es de buenas proporciones, decía al terminar, " pero si á la vaca gorda se le apura tanto la ubre que " por sacarle mucha leche se le haga derramar sangre, " se sigue perderse el esquilmo."

"La aversión al comercio libre llegó á encarnarse en los mercaderes peninsulares de América en un odio vivo y personal contra el Ministro Gálvez, su autor, de la

misma manera que los labradores ingleses detestaban á Cobden cuando hizo triunfar el "comercio libre" (*free-trade*) de los granos.

"Habiendo fallecido Gálvez de una enfermedad al pecho en Aranjuez, el 17 de junio, leemos en una carta de 1788 escrita de Santiago á Lima, sin fecha ni firma, pero perteneciente á la colección citada de la familia de Errázuriz, las siguientes palabras: "El día en que llegó " á esa ciudad la noticia del fallecimiento de Gálvez y " exaltación del señor Porlier (su sucesor en el Ministe- " rio de Indias), creo "que sería el del mayor júbilo" " que se ha visto y que desde allí habrá comenzado á " respirar ese vecindario y comercio".

"¡Tal es el galardón de todos los reformadores!

"El rector mercader tomó un camino enteramente diverso del mercader soldado. Comenzó por reconocer en su dictamen, que tiene la fecha del 24 de marzo, los palmarios beneficios del comercio libre, la abundancia de lo necesario de la vida, las facilidades ofrecidas á la emigración, la más rápida circulación de los capitales, el impulso general dado al trabajo, y particularmente la modicidad de los precios, "como ya en parte se experi- " menta, decía el mismo informante, pues se ve que hoy " se engalana la más lucida dama de cabeza á pies con " lo que gastaba en un sobrepuesto de un faldellín ó en " una postura de encajes".

"Mas, pagando también tributo á las ideas rancias de la época, echaba Errázuriz la responsabilidad de los desastres que la impericia y el atolondramiento habían amontonado en el comercio, á la libertad, que, empero, reconocía como lumbrera. "No se puede negar en lo " absoluto, exclamaba, no sin cierta elocuencia de razo-

por consiguiente, de exigir todo su importe, que á veces pasaba de más de trescientos mil pesos, en dinero al contado. Lo único que sufría los elevados fletes de la cordillera era un poco de vino de Concepción, al que luego hizo competencia el grueso y suculento de Mendoza, un poco de sebo para la confección de los jabones de esta última provincia, y unos cuantos millares de chaños ó mantas gruesas que se mercaban á los araucanos ó se labraban con algún primor en los telares de Chillán; pero aún imitaron luego estos últimos en los obrajes de la provincia de San Luis, y mermó su expendio á una insignificante suma, según se quejaba en 1878 un grueso comerciante español de Santiago al presidente O'Higgins». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 183 y 184.)

De aquí provino el empeño de O'Higgins por impedir la importación de la hierba-mate del Paraguay, que según él no era de indispensable necesidad, y por fomentar en Chile los cultivos exóticos de la caña de azúcar, del arroz y del algodón para suprimir la importación de estos artículos y mejorar así la *balanza comercial*. (¡De la misma manera absurda se pretende hoy (1888) *mejorar el cambio!*)

«El presidente don Ambrosio O'Higgins, como se recordará, gravó con un fuerte derecho la introducción de hierba del Paraguay, que consideraba perjudicial en todo sentido; pero ese impuesto fué derogado por el rey. En sus comunicaciones al Ministerio de Indias, O'Higgins exageraba la importación de ese artículo elevando la cifra de su valor á 400,000 pesos». (*Historia general de Chile*, tomo VII, pág. 397.)

En aquella época (1796) se transportaba en tránsito

rrei del Perú, Gil y Lemos, (á quien O'Higgins sucediera en ese año) "dejaron de nivelar los envíos con los consu" mos de esta América, ha causado un daño cierto, cons" tituyendo á la verdadera libertad de comercio en una " licencia ilimitada por cuanto se quiera internar. De es" tos trastornos provienen las "declamaciones infunda" das" de algunos que ignoran que es un axioma político " que la libertad mal ejercitada es nociva á todo cuerpo " civil." *(Historia de Valparaíso*, tomo II, pájs. 206 á 213 y nota 1, pág., 212.)

La excesiva importación de mercaderías que provocó la crisis de 1788 siguió practicándose aún en el siguiente de 1789.

"Tenemos á la vista dos cuadros inéditos del comercio general de Chile en los dos años que sucedieron á la bancarrota general de 1788, firmado el uno en la aduana de Santiago el 15 de junio de 1790 por don Juan Esteban de Ameiztia y el otro en Valparaíso el 13 de enero de 1791, por el comandante del resguardo don José Prieto, ambos pertenecientes al archivo del antiguo secretario de la capitanía general ya recordado, y son documentos uno y otro muy preciosos, porque descubren la llaga viva de que venía mortalmente enferma la colonia.

"Atendiendo, en efecto, á las partidas del primero de aquellos cuadros estadísticos, resultaba que las importaciones de 1789 habían subido á la suma enorme de 1.676,757 pesos, en cuya cifra las sederías se contaban por 164,165 pesos, mientras que las exportaciones, es decir, los rendimientos del país, no llegaban, no contando el trigo, sino á 403,667 pesos."

"Advierte el compilador que en esta cifra no está in-

poco de atención á la refacción del camino que lo facilitaba.

"En oficio dirigido al Ministro de Indias don fray Julián de Arriaga, en 8 de marzo de 1766, Guill y Gonzaga le da cuenta de estos trabajos y de los informes previos que recibió de los ingenieros y hombres prácticos que pudo consultar; pero no nombra á ninguno de éstos, probablemente para no hacer mención de la nacionalidad de Garland y de O'Higgins. Véase cómo explica allí el origen de ese trabajo: "Conociendo el notable per- " juicio que se originaba de estar cerrada seis meses del " año la cordillera, careciendo en tanto tiempo de los " avisos que S. M. fuese servido dar así para Chile co- " mo para todo el Perú por la vía de Buenos Aires, y " la utilidad de tener con anticipación noticias de algún " intento enemigo para tomar las precauciones y medi- " das convenientes, me hizo reflexionar con tesón el " medio de allanar este inconveniente para que fuese en " invierno transitable esta vía, para lo cual tuve varias " conferencias con los ingenieros; y como uno de ellos (es- " te fué don Juan Garland) la practicó en lo más rígido " del año de 1763, pudo con más fundamento asegurar " era asequible el proyecto con el establecimiento de " seis casillas en proporcionadas distancias del camino " nevado para refugio de los caminantes, construídas so- " bre arcos, y en tal disposición que no las cubriese del " todo la nieve, señalando los sitios que consideró más " á propósito por cargar menos porción de ella, ó ser " impelida de los vientos, quedando en mayo (de cada " año) provistas de víveres y leña, y las llaves de sus " puertas en esta ciudad y la de Mendoza para entre- " garlas á correos y pasajeros que conviniere pasasen

refuerzo que de España venía para Chile, el cabildo de Santiago ordenó que se compusiese el camino de la cordillera, operación que suponemos se efectuó entonces por primera vez.

Á pesar de que en esa época se conocían los caminos de cordillera y se traficaban para los objetos que hemos indicado, no consta que hasta entonces se hubieran usado para el transporte de mercaderías hacia Chile, lo que es lógico, puesto que el puerto de Buenos Aires estaba cerrado para el comercio.

Describiendo la situación de Valparaíso en esa época dice la *Historia* de esta ciudad (tomo I, pág. 95):

«También se abastecían en su bahía y en sus bodegas los mercaderes de Cuyo y Tucumán, especialmente cuando el rey de España, Felipe III, en odio de los portugueses, mandó cerrar el puerto de Buenos Aires, como su padre había decretado la clausura del Estrecho. El comercio de tránsito es, pues, ya muy viejo para que pueda morirse de agotamiento ó de la enfermedad moderna que se llama fiscalía.» También, pocos años más tarde, en 1646, el padre Ovalle ya menciona «alguna ropa de Chile que se saca para Tucumán y Buenos Aires y de allí al Brasil»; y el señor Barros Arana dice: «A pesar del aumento natural de los ganados, se llegó á temer que no bastasen para el comercio de esos artículos que se hacía con el Perú. En la segunda mitad del siglo XVII, los explotadores de este negocio comenzaron á introducir ganado de las provincias situadas al lado oriental de las cordilleras, utilizando para ello los boquetes del sur y los servicios de los indios. De esta manera, los ganados conservaron un precio sumamente bajo, hasta el punto de valer una vaca sólo un peso y

[illegible] *[illegible] de Chile*, tomo V, págs. 294 y [illegible]

[illegible] ya se efectuaba algún comercio [illegible] de la cordillera, sobre todo [illegible] que entonces «bajaban (así se decía) [illegible] barcos venían del Callao los [illegible] y algunos pocos de Cuyo á [illegible] sus [illegible] con los negociantes ultramarinos [illegible] regresaba después á sus expen[illegible] *(Historia de Valparaíso,* [illegible]

[illegible] que el gobernador Meneses «esta[illegible] 1701) en la capital (de Chile) [illegible] de la ciudad, tuvo tiendas [illegible] mercaderías europeas, extendiendo [illegible] Perú y á Cuyo;» pero no se desig[illegible] comercio que explotaba con esas pro[illegible]

[illegible] siglo XVIII tomó más incremento la [illegible] á Chile. «Respecto de los ga[illegible] al destinar sus mejores campos al [illegible] comprendieron que la verdadera [illegible] de la colonia eran las Pampas argen[illegible] salvajes innumerables ganados. Des[illegible] siglo XVII tomó, pues, grande incremento [illegible] y ya por el año de 1708 encontramos que [illegible] de ochocientas á mil cabezas, condu[illegible] Chile por la vía de Uspallata». *(Historia de Val*[illegible] I, pág. 337.)

[illegible] de éstos, un don Francisco Vázquez [illegible] en enero de 1708; pero teniendo noticia en [illegible] de «que corría muy poca plata en este lado de

" la cordillera," se detuvo allí, y consultó si debería continuar su marcha al caballero hacendado don Tomás de Azúa, gobernador á la sazón de Valparaíso. No parecía, á la verdad, extraño que en esos años no corriese plata en este lado de los Andes, pues era precisamente cuando los franceses se ocupaban en recoger cuanta existía en el reino." (*Historia de Valparaíso,* tomo I, página 337, nota.)

El viajero Frezier, con motivo del viaje qué á Chile hizo en 1712 1713, menciona este tráfico. "Comienza por dar cuenta de la introducción de ganado que ya entonces hacían los indios del sur, trayándolo al través de la cordillera, de las llanuras del Paraguay, nombre que los geógrafos extranjeros daban entonces á las pampas; pero Frezier exagera indudablemente la importancia de ese tráfico. "Por medio de estas comunicaciones, dice, " se reemplazan todos los años las masas de bueyes y " de cabros que se matan en Chile por millares para sa- " car el sebo y la grasa que en toda la América austral " española reemplaza á la manteca y al aceite, cuyo uso " no es conocido en la preparación de los guisados. Ha " cen secar al sol ó ahumar la carne para conservarla. " Esas matanzas ó carnicerías proporcionan los cueros " de buey y particularmente los de cabro, que preparan " como marroquí, bajo el nombre de cordobanes y los " envían al Perú para hacer zapatos y otros usos". (*Historia general de Chile,* tomo III, pág. 298, nota.)

El comercio transandino poco á poco se extendió á otros ramos. "En cuanto al vino y los ponchos que nosotros despachábamos á los territorios bañados por el río de la Plata, cuya parte más cercana (las tres provincias de Cuyo), hacía aún parte del propio nuestro, pagá-

41

bannoslos aquéllos con sus ganados y el acarreo de la hierba del Paraguay. En cuanto al déficit en contra nuestra, que solía ser muy considerable por la diferencia en el valor específico de los artículos de cambio, cubríamoslo, á nuestro turno, con el exceso de numerario importado de Lima.

"El comercio transandino existía, á la verdad, según lo hemos demostrado en otras páginas de este libro, desde el principio de la conquista, pero efímero, intercadente, sujeto á las mil prohibiciones con que la desconfiada política española enmurallaba el trato recíproco de sus colonias. Respecto de Chile y de la Plata, el gabinete de Madrid había intentado convertir los Andes en una barrera mercantil insuperable, desde que los franceses habían roto la del Cabo de Hornos.

"Pero desde que los jesuítas convencieron á los americanos de que la hierba-mate que abundaba de una manera tan prodigiosa en los bosques de sus estancias del Paraguay (los famosos yerbales) era una bebida tan deliciosa como el chocolate de los mejicanos y tan indispensable como la bula de los españoles rancios, el tráfico de ultra cordillera adquirió tan considerable importancia, que en 1721 el presidente Cano creyó necesario emprender una refacción radical del camino de Uspallata. La hierba (*caa* en idioma guaraní), según el jesuíta Techo, se dividía en tres categorías, y de ellas la más exquisita, formada de los retoños de las hojas se llamaba *caa-mini*, y se consumía exclusivamente en el Perú; la *caa cuys*, ó hierba de palitos, era preferida en Chile, y la tercera y más ordinaria, *caa-guazú*, se gastaba en las provincias transandinas. La hierba venia de la Asunción á Mendoza en carretas, de aquí pasaban los

zurrones á las bodegas de Valparaíso, á lomo de bestia, y después de dejar algún provecho á los muleteros de Aconcagua, el real de los bodegueros y el medio real del ramo de balanza, seguían, junto con el trigo nacional, á su destino». (*Historia de Valparaíso*, tomo I, páginas 336 y 337.)

Esto respecto de la que iba en tránsito para el Perú.

«Comenzó el acarreo de la hierba-mate desde el Paraguay á Santiago, que era su mercado favorito, á través de las Pampas y las cordilleras desde mediados del siglo XVII, y alcanzó su mayor auge en la primera década del presente siglo. Iban entonces los yerberos al pueblo de Santa Fe, hasta donde traían por agua las sacas ni más ni menos como suelen ir hoy los arriadores de ganado á las pampas argentinas. Compraban las sacas generalmente á razón de cuatro pesos; reducíanlas á tercios más pequeños, capaces de soportar el tránsito de la cordillera á lomo de mula, fletaban arrias de éstas ó carretas y conducíanlas á Chile para vender la yerba á tres pesos la arroba por mayor, empleando á veces más de un año en la correría.

«Llegó el consumo de aquel artículo hacia los últimos años de su introducción por la vía de la cordillera á la crecida cantidad de cien mil arrobas, en lo que están conformes Molina y el oidor don Miguel Lastarria. De ese abultado abastecimiento se consumía de cincuenta y cinco á sesenta mil arrobas en la provincia de Santiago, ocho mil en la de Concepción y el resto pasaba á Lima, donde había también entusiastas consumidores del té del Paraguay y no faltaban jesuítas.

«Ofrecía, empero, ese comercio la considerable desventaja para Chile de no presentar fáciles retornos, y

Utrecht que en tantas ocasiones hemos recordado, y por el cual adquirieron derecho á introducir anualmente 4,800 piezas á 33 y medio pesos por cabeza, (que era el monto del derecho pagado á España) comprendieron aquéllos con su certero tacto de hombres de negocio que, aún para surtir á Luna, los cálidos yungas de Bolivia y hasta los bosques semi-tropicales del Paraguay, era más ventajosa ruta la del Río de la Plata, situada frente á frente de las comarcas donde se ejercía aquel infame trato.

"Desde esa época el camino de Uspallata asemejábase, en ciertos días, á esas sendas de hormigas que suelen diseñarse en los pliegues de una roca, pues en ocasiones pasaban á la vez la cordillera en partidas de muchos centenares. Hacían los infelices negros esa jornada á cargo de crueles mayorales, con ración y vestimenta de presidiarios, con una mala manta de bayeta y la piel lacerada por el látigo ó los efectos de un clima más rígido y desigual de aquel en que nacieran. En raras ocasiones, sin embargo, caían bajo la mano de un sér misericordioso que se doliera de su horrible destino; y á este propósito agregamos como un dato tan ignorado como interesante, que unas de las últimas partidas que atravesaron los Andes, antes de la independencia, vino á cargo del ilustre general Las Heras, entonces un robusto mancebo empleado en el comercio. Él mismo nos reveló algún día, con su noble espontaneidad de soldado, estos rasgos ocultos de su vida.

"Cuando cesó el asiento, hacia el año de 1748, por la redención que de él hizo la España mediante el barato precio de 250,000 pesos (si bien ya el plazo del privilegio, y su última prórroga, estaban por expirar) continuóle

para el Perú 5,000 arrobas de hierba del Paraguay.

En la época en que Manso tomó posesión del gobierno de Chile (1737) principiaron á internarse algunas mercaderías europeas por vía de la cordillera.

"Los barcos de registro que afluían al puerto de Buenos Aires, elevaron á esta ciudad al rango de una importante plaza comercial que surtía con sus depósitos á Chile y al Alto Perú." (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 104.)

Según parece, ya por aquellos años se exportaba para la otra banda en alguna cantidad "el antiguo vino rojo de Chile que tanto había deleitado á los camaradas de Drake, bebiéndolo en gamelas á fines del siglo XVI. Era aquél, no obstante, un brevaje detestable. Pero como su precio fuese módico, se vendía en toda la costa del Pacífico hasta Panamá y se llevaba por la cordillera á Córdoba, al Paraguay, á Montevideo mismo, entonces recién fundado. Le paladeó allí el benedictino Dom Pernetty, en 1763, y dice de él que tenía el color de una infusión de ruibarbo y sen, no siendo su sabor distinto del de estas medicinas combinadas. No fué más indulgente un soldado francés que el fraile su paisano, en su juicio sobre este artículo de comercio nacional, porque Frezier siempre le encontró gusto al chivato ó al alquitrán de la botija, según el envase en que se le exportaba. Haciéndole mucho honor, lo compara á cierto vino de Europa que se llamaba entónces de Therique." (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 331 y 332.)

Habiendo tomado alguna importancia el tráfico entre ambas faldas de la cordillera en la segunda mitad del siglo XVIII, las autoridades españolas dedicaron un

sido y probablemente siempre será más económico que el terrestre; pero como la navegación de Europa á Buenos Aires era en aquella época mucho más expedita que al Pacífico, el comercio transandino de tránsito se sostenía á pesar de los gastos que imponía.

"Un ejemplo demostrará la manera cómo los géneros europeos sufrían aquellos costosos fletes entre la capital del virreinato de la Plata y la de Chile.

"En 1804 llegaron á la aduana de la última ciudad diez cajones pequeños (carga de cinco acémilas) por cuenta de don Julián del Molino Torres, conteniendo pañuelos bordados de señora, muselinas, cotonas, sarazas ó quimones finos; en una palabra, artículos costosos y de poco peso, cuyo precio original en la Península era de 11,443 pesos.

"Los costos de esta factura desde Cádiz hasta el mostrador del mercader á que venían consignadas en la calle de Santo Domingo de Santiago (la arteria del comercio transandino y de los grandes almacenes de la época), fueron los siguientes:

"Flete de Cádiz á Buenos Aires, y á Mendoza con los gastos menores del tránsito, 1,113 pesos.

"Flete de Mendoza á Santiago, 45 pesos 5 reales.

"Derecho de aduana en Santiago, 582 pesos 4 reales.

"Comisión de venta al 4 por ciento, 457 pesos.

"Almacenaje durante los cuatro años que duró la venta de la factura, 48 pesos; total 2,246 pesos un real, ó sea un 20 por ciento del costo original, lo que de ningún modo era un exceso, sobre todo si se compara con los enormes desfalcos que por iguales títulos experimentaba el comercio por el Cabo." (*Historia de Valparaíso* tomo II, págs. 188 y 189.)

" de allá á acá, ó de aquí á la otra banda, asegurando " de que lo uno y lo otro era practicable". Después de dar cuenta de los informes dados por los peritos y de las diligencias hechas para llevar á cabo esta obra, Guill y Gonzaga termina el oficio con estas palabras: "Á más " de los fundamentos que dejo expuestos á V. E. de la " importancia que resulta de este proyecto, me animó " mucho para ponerlo en ejecución la resolución de " S. M., en que se dignó establecer correos marítimos " para la correspondencia de esos y estos reinos, según " V. E. me ha prevenido; y como sea tan dilatada para " esta América meridional la vía de la Habana, y tan " proporcionada la del Río de la Plata, quitado este in- " conveniente, me pareció muy adecuado al real servicio " adelantar en lo posible este asunto, por si fuere del " agrado de S. M".

"En efecto, habiendo establecido el rey en 1765, que cada dos meses partiera de España un buque correo para Montevideo con la correspondencia para Buenos Aires, Chile y el Perú, el tráfico por la cordillera cobró mucha mayor importancia." (*Historia general de Chile*, tomo VI, páginas 226 y 227, nota.)

"Habiendo ocurrido años más tarde (2 de enero de 1778) un considerable derrumbe del cerro de Tupungato, que obstruyó el curso del río de Mendoza, emprendió una compostura radical de la senda el vizcaíno don Manuel de la Puente, dándole cuatro varas de ancho y estableciendo de trecho en trecho ciertas placetas, según cuenta Carvallo, para componer los tercios de las cargas cuando éstas perdían su contrapeso en las laderas. El contratista entregó concluída su obra el 1.º de abril de 1791." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 189 y 190.)

Antes de esto, y á pesar de los gravosos fletes por los caminos de tierra, tenemos noticias de que ya en 1774 "se transportó desde Buenos Aires á Santiago, por vía de Uspallata, una gruesa partida de ferretería".

Así siguió este tráfico desarrollándose hasta fines del siglo XVIII.

Según don Manuel Salas, la estadística del comercio transandino en 1796 era la siguiente:

"Para Buenos Aires y provincias al este de la cordillera se llevan doscientos cincuenta mil pesos.

Para comprar hierba, á 12 reales.	$	250,000
Cordobanes, 12,000, á 7 reales.		10,500
Cobre labrado, 10,000 libras á 2½ reales.		3,125
Almendras, pellones y algunas menestras, quesos, cachanlagua y culén.		1,000
	$	264,625

Viene en retorno:

Yerba Paraguay, 100,000 arrobas á 3 pesos.	$	300,000
Mantas, 20,000, á 9 reales.		22,500
	$	322,500

(MIGUEL CRUCHAGA, *Organización económica*, tomo I, página 279.)

"Nos hemos de propósito detenido en estos detalles del tráfico de ultra-cordillera, porque ellos servían de norma al activo intercambio que las internaciones clandestinas, al principio, y después el comercio regular establecieron entre Chile y el Plata, ó más adecuadamente, entre Buenos Aires y Santiago. Ofrecía aquella vía la ventaja incalculable de suprimir el Cabo de Hornos, y con esto los fuertes seguros que se pagaban por riesgos de avería, siendo éstos en 1788 de 4 por ciento por

este camino, y de sólo la mitad por el del Plata. El flete de mar desde España era más ó menos análogo en ambos casos, porque los ocho doceavos de exceso que se pagaban de un puerto americano al otro (siendo de cuatro doceavos los fletes hasta Buenos Aires y de doce doceavos los de Valparaíso), quedaban compensados con los nueve pesos que importaba en término medio la carga de mula, desde Buenos Aires á Santiago, con más el ahorro de ocho reales y medio, importe ordinario del transporte desde la playa de Valparaíso hasta el zaguán de la casa del mercader. Iba incluído en esta última cuenta el costo de apertura y reconocimiento que de los bultos hacía un vista único en la Aduana vieja, calle de Santo Domingo, y después en la moderna y suntuosa (hoy Palacio de los Tribunales), que se edificó á principios de este siglo en la antigua plazuela de la Compañía.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 187.)

«Tan vasto era el comercio transandino á fines del pasado siglo, que en 1796 pasaron por el portazgo del Río Colorado, camino de Uspallata, no menos de ocho á diez mil cargas, pues, siendo el peaje de dos reales por mula cargada y medio real por bestia suelta, establecido para el mantenimiento del camino en 1721 por el Presidente Cano, los aduaneros del Río Colorado percibieron en aquel año tres mil pesos de derechos. La villa de Santa Rosa, fundada á postreros del siglo XVIII por el Presidente O'Higgins, debió su asiento y su rápida prosperidad, mantenida después por el comercio de tránsito, á aquella misma circunstancia.

«En una sola ocasión sábese de un mercader de Santiago que llevó 30,000 pesos para emplear en Buenos Aires en el año 1800, lo que no llegó, empero, á ejecu-

los buques, y aún en este caso, siendo la moneda uniforme en los mercados de las colonias y de la metrópoli, importaba la diligencia no menos de 10 por ciento.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 188.)

IX

EL CONTRABANDO DE LOS INGLESES

Desde la partida de la expedición inglesa de Lord Anson (1740) hasta la gran crisis comercial de 1788, el Pacífico había estado casi libre de los filibusteros y corsarios que fueron los precursores de los contrabandistas.

Agotado en Chile el sobrante de mercaderías europeas, cuya abundancia repentina habia producido la crisis indicada; y estorbado el tráfico de los navíos de registro por el constante estado de guerra entre la España y las otras naciones europeas, cobró nuevo vuelo el contrabando de los ingleses, quienes desde muchos años atrás se valían de todo género de subterfugios para practicarlo. Por otra parte el contrabando «se practicaba en todas las costas de la América española con una extensión y regularidad tales, que en realidad aquel vedado arbitrio había venido á ser el comercio verdadero en nuestros mercados, y el tráfico permitido una mera excepción. Mercaderías tan monstruosamente gravadas como las que salían de España, no podían soportar la barata concurrencia que los extranjeros le oponían á todo riesgo.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 49).

«Así, los ingleses, que parecían haber sacado sólo una migaja del tratado de Utrech, que puso término á la guerra de sucesión (1713), y les concedió el «Asiento de



«El tercer mercado exterior del reino de Chile bajo el régimen colonial, era, como dijimos antes, el virreinato de Buenos Aires. Aparte del comercio de tránsito que había tomado proporciones considerables para el transporte de mercaderías entre Chile y España, se hacía un comercio efectivo cuyo monto anual excedía á medio millón de pesos. Chile recibía cada año cerca de mil arrobas de hierba del Paraguay, cuyo valor ascendía á trescientos mil pesos, algunas mantas ó frazadas de lana, y jabón de Mendoza; y retornaba cueros curtidos (cordobanes), cobre labrado, pailas, tachos y alambiques, y enviaba más de doscientos mil pesos en dinero amonedado para completar el saldo que este comercio dejaba en su contra. Por esta vía se hacia también el comercio de esclavos africanos importados á Buenos Aires, y transportados á Chile para ser vendidos á los comerciantes del Perú». Los esclavos importados cada año no pasaban de doscientos individuos que se vendían en Valparaíso al precio corriente de cuatrocientos pesos por cabeza, y eran llevados al Perú en la bodega de los buques en peor condición que la de los presidarios, para evitar que se sublevaran». (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 397 y 398.)

«Considerando á los esclavos como simples fardos, pues eran ésto ó algo menos, según su precio de venta, había dispuesto Felipe IV por real cédula de 2 de mayo de 1624, que siguiesen la misma ruta que los abarrotes de la feria, vendiéndose junto con las demás mercaderías en Portobello, y excluyendo expresamente la vía de Buenos Aires para su introducción. Mas desde que, un siglo después, celebraron los ingleses el asiento de

rías en Panamá, Buenos Aires y otros parajes para dirigir, más que el despacho de sus negros, las operaciones de ilícito comercio que les recompensasen de las desventajas ó pérdidas que les traía así el surtimiento de negros, con la anticipación de dinero efectivo hecha á la corte en diferentes ocasiones. Cosa bien sabida es que si en los tiempos anteriores habían hecho un comercio fraudulento de importancia, no lo era de menos consideración el que hicieron luego establecidos así de cerca, corrompiendo la lealtad de los que se empleaban en impedirlo, ó eludiendo su vigilancia á beneficio de la proporción que ofrecían para ello las costas y playas, la inmediación á la Jamaica (almacén de donde remitían con toda oportunidad los más ricos y considerables cargamentos), y el auxilio y manejo de los que se interesaban en estas negociaciones: amenazando á cada paso con las representaciones del ministro británico cerca de S. M. Católica; y en una palabra quebrantando primero con pretextos y artificios, y últimamente con la altanería que caracteriza la nación, toda la fe de los artículos del asiento, sin que el remedio que se empleó después de establecer guarda-costas, alcanzase á separarlos de un tráfico en que les había cebado la ganancia de seis millones de pesos anuales que según sus propios cálculos sacaban por Portobello, Cartajena y el Río de la Plata, en el que la colonia portuguesa del Sacramento les proporcionaba introducir sus géneros para surtir el Tucumán, Paraguay, Potosí y Chile.

"Por la situación local y distancia de las factorías inglesas, por la dificultad de salvar la vigilancia de las guardias intermedias, y prohibición de internar los efectos de Castilla por Buenos Aires, debió sacar este reino

por su cuenta un rico comerciante de Cádiz llamado Roberto Mayne, hasta que quebró en 1765, é igual suerte corrió una compañía de genoveses y franceses que con especial privilegio mantuvo aquel tráfico maldito de Dios hasta 1773. El deán Funes, siendo cristiano y deán, alaba, sin embargo, el espíritu de empresa de un negociante español de Buenos Aires (don Tomás Antonio Romero) que por el año 1780 envió á la costa de Africa, de su cuenta, un buque de 300 toneladas, y en ocho meses condujo de vuelta 427, sin contar 116 *piezas* que se murieron en el viaje.

"Sea como quiera, el Plata, la pampas y la cordillera continuaron siendo, desde la época del asiento, la ruta preferida para surtir el mercado de Lima, y Valparaíso el lugar de su depósito. "Eran muchas las partidas de " negros bozales, decía el capitán Orejuela, refiriéndose " al año de 1759, que en aquel puerto embarcaban con " permiso de los administradores, pagándoles sus dere- " chos, porque además de dicha paga eran gratificados, " en cuyo estado aquel Presidente dió queja al virrey " para que celase su entrada, quien viendo la escasez de " ellos tuvo por conveniente su internación, cargando " cien pesos de derechos por cabeza."

"No serían menos de 30 á 40,000 los esclavos de Africa que existían entonces en los valles y ciudades del Perú, pues sólo los jesuítas tenían en sus haciendas cerca de seis mil, y en Córdoba del Tucumán, donde según un escritor contemporáneo, habían establecido una cría de mulatos que vendían con especial estimación, encerraban no menos de dos mil en sus pesebres." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 288 y 289.)

El tráfico marítimo, por regla general, siempre ha

Asi siguieron las cosas hasta fines del siglo XVIII.

"En efecto se pretendía mantener en todo su vigor las leyes que prohibían á los extranjeros el comercio directo con las colonias españolas. A pesar del cambio radical producido en las ideas políticas por la revolución filosófica del siglo XVIII, los reyes de España seguían creyendo, como Cárlos V y Felipe II, que ellos eran, en virtud de la concesión pontificia de 1493 y del derecho de conquista, los dueños absolutos y exclusivos de los mares de América. Esta ficción, que pudo ser creída en aquellos tiempos, había llegado á ser insostenible después que los sorprendentes progresos de la navegación dieron tan extraordinario fomento á las expediciones lejanas, ya fueran de carácter bélico, científico ó meramente mercantil. El incremento de la población en las colonias había hecho, por otra parte, ineficaces las leyes que prohibían negociar con los extranjeros, desde que el comercio español á pesar de las franquicias acordadas por Carlos III, era insuficiente para surtirlas de las mercaderías que necesitaban; y desde que habían conocido las ventajas del comercio de contrabando. Las expediciones de esta clase atraídas á los mares de América por la confianza de alcanzar un beneficio fácil y crecido, se hacían cada vez más frecuentes, y contra ellas no habia remedio posible y eficaz si no era declarando en favor de las colonias la absoluta libertad de comerciar con toda las naciones. La España, mientras tanto, persistiendo en el errado sistema de exclusivismo, mantenía una legislación que le causaba mil alarmas y embarazos, y que era impotente para asegurar el objeto que se proponía.

"Hasta entonces habían sido los ingleses y los franceses quienes habían hecho este comercio en las colonias

"He aquí ahora cómo se procedía en la remisión del cobre por la vía de la cordillera, sirviéndose del caso de una remesa de 250 barras con 504 quintales 42 libras, que un abogado de Santiago envió en febrero de 1809 á su corresponsal en Cádiz.

"Compró el doctor aquella partida al conocido minero y fundador de Tamaya, don Bernardo del Solar, al precio de 8 pesos y medio el quintal, puesto en la villa de Santa Rosa de los Andes, y de esta suerte su importe primitivo ascendió sólo á 4,287 pesos.

"Alquiló allí el remitente una tropa de 115 mulas y pagó por flete hasta Mendoza á razón de 3 pesos y medio y 4 pesos (los tercios más pesados), por carga, importando la conducción 442 pesos 4 reales. La comisión al encargado de despacharlos en Mendoza para Buenos Aires (éralo un don Antonio Montt) fué de 31 pesos, y el flete de las pampas (244 leguas) el doble casi justo de las 60 de cordillera, esto es, 900 pesos.

"La factura puesta en Buenos Aires con el recargo de 331 pesos que se pagaron por derechos del quinto ó veinteavo real, subía á 5,991 pesos, habiendo importado el transporte hasta el puerto de embarque, más de una tercera parte de su valor primitivo (sin costar el recargo de los derechos reales) ó sea 1,373 pesos 4 reales." (*Historia de Valparaíso* tomo II, págs. 186 y 187.)

"Las mercaderías europeas que en otro tiempo se habían traído exclusivamente del Perú, llegaron á Chile directamente por la vía del cabo de Hornos desde antes de mediados del siglo XVIII, según hemos contado en otra parte. Este tráfico había comenzado á cobrar grande importancia cuando la guerra con la Gran Bretaña y

catorce buques que se suponían ingleses; y este aviso, corroborado sin el menor fundamento en Coquimbo, dió lugar á que se armaran las milicias y á que se produjera una gran perturbación. Si estos anuncios eran falsos, había un hecho que parece indudable, y es que en esa época recorrían estos mares algunos buques ingleses que se decían balleneros, pero que se acercaban á algunas caletas de la costa á vender sus mercaderías. El rey, en vista de las noticias que se le comunicaban, repetía unas tras otras sus órdenes para que se mantuviera en estas costas la más esmerada vigilancia, á fin de impedir la navegación de los extranjeros en estos mares, y todo comercio de contrabando.

"Por más celo que desplegaran el virrey del Perú y el presidente de Chile para dar cumplimiento á esas órdenes, y por más sinceras que fuesen las declaraciones de no perdonar medio para conseguirlo, que repetidas veces dirigieron al rey, ambos funcionarios eran impotentes para impedir completamente el comercio de contrabando, ni habría podido conseguirlo nadie en una extensión tan dilatada de costas, ni aun contando con elementos y recursos muy superiores á los que poseía la España. El virrey del Perú, como dijimos más atrás, no pudo hacer otra cosa que armar en guerra el buque que le había ofrecido un comerciante de Lima. Ese buque llamado *San Pablo*, hizo en 1788 un viaje á Juan Fernández, sin hallar las naves extranjeras que buscaba. El año siguiente hizo otra salida con idéntico objeto á los mares de Chile. El presidente O'Higgins contaba en los términos que siguen, el resultado de esa expedición: "El gober-" nador de Valdivia me participa que el 12 de octubre " llegaron á aquella plaza la lancha y bote del navío *San*

de natural exportación, y, sin embargo, entonces se cometía el absurdo de prohibir la exportación de la moneda menuda.

Á propósito de este asunto dice don Manuel Salas (1796):

"Lo mismo sucede con los cambios, este nivel del comercio. Nadie remite dinero para girarlo en letras, y únicamente para emplearlo de su cuenta ó darlo á riesgo: pero siendo una especie de cambio el flete ó transporte del dinero, el que y su escasez reglan su valor, diré el que se paga comunemente. El oro, que en invierno pasa á espaldas de hombres la cordillera, paga hasta Buenos Aires uno por ciento, y el verano, que va á lomo de mula, medio por ciento. En esta ocasión va la plata, que paga uno por ciento. Esta conducción se ha hecho hasta aquí por el correo; pero habiéndose perdido uno con cerca de 40,000 pesos en oro, por el mal tiempo en la cordillera, y no asegurando la renta esta clase de accidentes, trata el comercio de enviarlos con conductores propios que afiancen el mal éxito de su encargo.

"Para remitir dinero, siendo necesario reducirlo á doblones ó plata fuerte, pues la extracción de la moneda está prohibida, se paga por pesos fuertes uno por ciento, y por doblones seis á ocho por ciento, según la escasez, y este es un ramo de comercio interior que ocupa tres ó cuatro individuos que compran el oro á los mineros y hacen amonedar para cambiarlo. Comercio que exige gran conocimiento y la flema de un chino." (MIGUEL CRUCHAGA, *Organización Económica*, tomo I, págs., 281 y 282.)

"En cuanto á las libranzas sobre España, no era dable conseguirlas sino en Montevideo entre los maestres de

na». El rey se alarmó seriamente al saber que en sus colonias se introducían tales objetos, «cuya propagación, « decía, pudiera ocasionar mucho perjuicio á la tranqui- « lidad pública»; i mandó que se impidiera en los puertos de España habilitados para el comercio de Indias, la exportación de esos objetos; y que en los puertos de América se velase «con la mayor vigilancia el que no se « introduzcan los expresados efectos, ni ninguna especie « que tenga alusión á la libertad de las colonias anglo- « americanas; haciéndose recoger con prudencia y sin « dar á entender el motivo, las que se hallaren esparci- « das, si las hubiere».

«Aunque O'Higgins ofreció en sus comunicaciones dar el más extricto cumplimiento á estas órdenes, toda la acción gubernativa fué impotente para ello. Los objetos de esa clase que despertaban una gran curiosidad, eran tanto más codiciados cuanto mayor era el interés en sustraerlos á las pesquisas de las autoridades». (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs, 34 á 38). Simultáneamente con estos sucesos, se habían suscitado otros acontecimientos más graves entre Inglaterra y España.

«Aquellas complicaciones habían nacido en la bahía de Nootka, situada en la isla que hoy llamamos Vancouver, en las costas occidentales de la América del norte, donde los ingleses y los españoles se disputaban el derecho de fundar un establecimiento. La captura de dos naves inglesas efectuadas en mayo de 1789 por el comandante don Esteban José Martínez, jefe de una escuadrilla española despachada á esos lugares por el virrey de Méjico, suscitó el conflicto. «El gobierno inglés « se preparaba en 1790 á hacer salir una expedicion para « completar el estudio del océano en las latitudes del sur,

negros", como indemnizacion de sus sacrificios de oro y de sangre, pusieron á parto este triste arbitrio, á fin de abrirse mercados donde quiera que sus factores pusiesen el pie en persecución de sus propósitos. Autorizados con este objeto para establecer factorías en Veracruz, en Cartajena, en Panamá y en Buenos Aires, y aun para edificar y cultivar ciertas porciones de tierra al derredor de sus habitaciones, los astutos isleños convirtieron esas estaciones en otros tantos observatorios para estudiar las necesidades de las colonias, y luego se aplicaron á llenarlas con sus propios artefactos. A virtud del "buque de permiso" que con quinientas toneladas de efectos podían traer cada año á Portobello, sostiene cierto autor que introducían la mitad del monto de la feria, y no se cuidaban tampoco en aumentar en el doble la capacidad del barco en que cargaban sus efectos.

"Otro tanto emprendían en Buenos Aires con motivo de una licencia para desembarcar anualmente cincuenta toneladas de bayeta para vestir sus negros, antes de hacerlos atravesar los frígidos Andes.

"Un autor americano que fué administrador de la aduana del Callao a fines del siglo último, asegura que de las quince mil toneladas de efectos que en los primeros años de aquél consumía la América española, no menos de *trece mil* eran suministradas por el comercio ilícito, cosa que es fácil de comprobar por el monto de mercaderías que trajeron en aquellos años las flotas de Sevilla, y cuya nomenclatura insertamos en el lugar debido." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 50).

Don José de Cos Iriberry en su memoria ya citada de 1797, se expresa en estos términos:

"Establecieron los ingleses á consecuencia sus facto-

" decía, de las frecuentes navegaciones de la nación in-
" glesa á este mar Pacífico por virtud del permiso que
" se le concedió para la pesca de la ballena, ha hecho
" más exigente la defensa naval... Hoy debe conside-
" rarse más inmediato el riesgo, tanto por esto (lo que
" el mejor conocimiento de la navegación del Cabo de
" Hornos facilitaba las amenazas de invasión inglesa),
" como porque el contrabando que pudiera hacer en
" en estos puertos sería un medio de extraer las rique-
" zas de estas Indias con que compensaría el afan de sus
" expediciones.

"Estos recelos eran sobradamente fundados. Los buques ingleses ó norte-americanos que en virtud de aquel tratado venían á estos mares á hacer la pesca de la ballena, eran en su mayor parte contrabandistas, y hacían un lucrativo comercio en las costas de Chile y del Perú. Todo el poder de algunos casos de captura y de secuestro de buques extranjeros y de los valiosos cargamentos que solían traer á estos países para venderlos en los puertos y caletas menos pobladas, no bastaron para reprimir un tráfico que producía grandes utilidades á los compradores y á los vendedores. Contra ese mal no había más que un remedio, la declaración de la libertad de comercio. La España no quiso adoptarlo; pero la revolución de la independencia, precipitada por los mismos errores económicos de la metrópoli, iba á proclamarlo definitivamente." (*Historia General de Chile*, tomo VIII, págs. 44 á 46).

Poco después de aquellos sucesos, se hacía, como es natural, cada vez más frecuente el arribo de buques extranjeros á nuestras costas.

"Unos eran ingleses que venían al Pacífico á pretexto

menos ventajas que las otras provincias en estas fraudulentas negociaciones, aunque por la anchura de las pampas y diferentes obras de la cordillera no se vió absolutamente privado de tener alguna parte en ellas.

"Como quiera que sea, no fueron tan útiles para el reino de Chile estos tiempos como los de navegación de los franceses á esta costa.

"Convencida por fin la Corte de que una gran parte de las posesiones españolas de América se habían convertido en verdaderas colonias extranjeras, según el tráfico que los ingleses hacían en ellas, el poco ó ningún expendio de los efectos que se remitían de España á Portobello y la disminución de entradas en las casas reales, se desembarazó del asiento (de negros) por medio de una guerra." (M. CRUCHAGA. *Organización económica*, tomo I, págs. 300 y 301).

"Ya queda establecido cómo el contrabando extranjero nació en las Indias junto con la pretensión á su dominio exclusivo que alegaron los reyes católicos en nombre del descubrimiento y de una bula. Pero cuando aquél alcanzó su mayor y más incontenible desarrollo fué precisamente en la época en que, como un mediocre remedio, el previsor Patiño introdujo el palmeo á fin de dar algun aliento de vida propia al abatido comercio peninsular.

"El más desautorizado especulador inglés tenía, sin embargo, mayor abundancia de nociones de comercio que todos los encumbrados estadistas españoles, pues mientras éstos se perdían en las nubes de la teoría, aquéllos echaban sus quillas á los mares á recoger la cosecha impune que les brindaba á manos abiertas la rutina imprevisora y el ciego fiscalismo." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 49 y 50).

Asi siguieron las cosas hasta fines del siglo XVIII.

"En efecto se pretendía mantener en todo su vigor las leyes que prohibían á los extranjeros el comercio directo con las colonias españolas. A pesar del cambio radical producido en las ideas políticas por la revolución filosófica del siglo XVIII, los reyes de España seguían creyendo, como Cárlos V y Felipe II, que ellos eran, en virtud de la concesión pontificia de 1493 y del derecho de conquista, los dueños absolutos y exclusivos de los mares de América. Esta ficción, que pudo ser creída en aquellos tiempos, había llegado á ser insostenible después que los sorprendentes progresos de la navegación dieron tan extraordinario fomento á las expediciones lejanas, ya fueran de carácter bélico, científico ó meramente mercantil. El incremento de la población en las colonias había hecho, por otra parte, ineficaces las leyes que prohibían negociar con los extranjeros, desde que el comercio español á pesar de las franquicias acordadas por Carlos III, era insuficiente para surtirlas de las mercaderías que necesitaban; y desde que habían conocido las ventajas del comercio de contrabando. Las expediciones de esta clase atraídas á los mares de América por la confianza de alcanzar un beneficio fácil y crecido, se hacían cada vez más frecuentes, y contra ellas no habia remedio posible y eficaz si no era declarando en favor de las colonias la absoluta libertad de comerciar con toda las naciones. La España, mientras tanto, persistiendo en el errado sistema de exclusivismo, mantenía una legislación que le causaba mil alarmas y embarazos, y que era impotente para asegurar el objeto que se proponía.

"Hasta entonces habían sido los ingleses y los franceses quienes habían hecho este comercio en las colonias

españolas de América. Pero, á poco de establecida la independencia de los Estados Unidos, comenzaron á salir de allí expediciones que venían á estos países á negociar clandestinamente sus mercaderías, bajo el pretexto de hacer la pesca de la ballena ó de adelantar los reconocimientos jeográficos. El primer buque de esta última nacionalidad que se acercó á las costas de Chile fué una fragata llamada *Columbia*, mandada por el capitan John Kendrick. Batida por las tempestades del Cabo de Hornos y separada de otro buque que la acompañaba, aportó el 24 de mayo de 1788 á la isla de Juan Fernández, cuyo gobernador, don Blas González, le permitió reparar sus averías. Ese buque permaneció corto tiempo allí. Arrastrado fuera del puerto por otro temporal, volvió á hacerse al mar y siguió su viaje sin que se conociera su rumbo. Aunque el capitán Kendrick contaba que el destino de su viaje era la América rusa, y que no traía mercadería alguna de comercio, la presencia de ese buque en estos mares produjo una grande alarma en Chile y el Perú. El gobernador de Juan Fernández fué separado de su cargo y sometido á juicio por haber dado socorro al buque norte-americano.

"No habiendo en el Callao ningún buque de guerra listo para salir al mar con la presteza conveniente en busca de la nave extranjera, el virrey don Teodoro de Croix aceptó el ofrecimiento de un comerciante llamado don Juan Miguel de Castañeda, que quería enviar con ese destino un navío de su propiedad armado en guerra.

"Mientras tanto, cada día circulaban nuevas noticias de buques extranjeros. A fines de diciembre de ese mismo año se anunció en Chile que desde la costa del partido en Melipilla, se había avistado una escuadra de

catorce buques que se suponían ingleses; y este aviso, corroborado sin el menor fundamento en Coquimbo, dió lugar á que se armaran las milicias y á que se produjera una gran perturbación. Si estos anuncios eran falsos, había un hecho que parece indudable, y es que en esa época recorrían estos mares algunos buques ingleses que se decían balleneros, pero que se acercaban á algunas caletas de la costa á vender sus mercaderías. El rey, en vista de las noticias que se le comunicaban, repetía unas tras otras sus órdenes para que se mantuviera en estas costas la más esmerada vigilancia, á fin de impedir la navegación de los extranjeros en estos mares, y todo comercio de contrabando.

"Por más celo que desplegaran el virrey del Perú y el presidente de Chile para dar cumplimiento á esas órdenes, y por más sinceras que fuesen las declaraciones de no perdonar medio para conseguirlo, que repetidas veces dirigieron al rey, ambos funcionarios eran impotentes para impedir completamente el comercio de contrabando, ni habría podido conseguirlo nadie en una extensión tan dilatada de costas, ni aun contando con elementos y recursos muy superiores á los que poseía la España. El virrey del Perú, como dijimos más atrás, no pudo hacer otra cosa que armar en guerra el buque que le había ofrecido un comerciante de Lima. Ese buque llamado *San Pablo*, hizo en 1788 un viaje á Juan Fernández, sin hallar las naves extranjeras que buscaba. El año siguiente hizo otra salida con idéntico objeto á los mares de Chile. El presidente O'Higgins contaba en los términos que siguen, el resultado de esa expedición: "El gober-
" nador de Valdivia me participa que el 12 de octubre
" llegaron á aquella plaza la lancha y bote del navío *San*

" *Pablo*, que salió del Callao armado en guerra por dis-
" posición del virrey, al reconocimiento de estos mares é
" islas, con motivo de los encuentros de embarcaciones
" inglesas, recientemente habidos en ellos y que condu-
" jeron á su comandante don Antonio Casullo, maestro,
" oficiales, tripulación y tropa, dejando anclado el buque
" á seis leguas al sur de la punta de la Galera, por riesgo
" de naufragio, culpando á la marinería por no haberse
" querido mantener en él, de que siguió la entera pér-
" dida y destrozo del navío." La pérdida de ese buque, armado de 34 cañones y abundantemente provisto de municiones, era una prueba más de la incompetencia de esos marinos para poner atajo á las expediciones de los expertos navegantes que venían á estos mares á hacer el comercio de contrabando.

"Este comercio inquietaba á las autoridades por más de un motivo. No sólo era la violación del monopolio con que se pretendía dar vida y desarrollo á la industria española, sino que daba lugar á que se propagaran en América ideas que amenazaban destruir el edificio colonial.

"Los negociantes extranjeros, al paso que demostraban prácticamente á los colonos americanos los inconvenientes del sistema á que estaban sometidos, induciéndolos á violar las leyes de la monarquía para surtirse de los artículos que necesitaban, despertaban por otros medios las aspiraciones á un cambio de condición. En los relojes de faltriquera, en las cajas de rapé y en otros objetos de frecuente uso, hacían dibujar símbolos diversos de libertad é independencia, ordinariamente una mujer vestida de blanco, con una bandera en la mano, y con esta inscripción en su rededor: "Libertad America-

cíproco.—Establecimiento de cónsules para facilitar las relaciones mercantiles—Mutua restitución de toda propiedad recapturada á piratas.—Abolición absoluta del corso (art. 14).—Auxilio recíproco en los casos de naufragio.—Libertad completa á los súbditos de cada nación para disponer libremente de sus bienes, igualando al mismo tiempo sus condiciones para sostener cuestiones litigiosas por medio de apoderados.—Abolición del *embargo*, odiosa práctica que se empleaba contra los buques de la nación á la cual se declaraba la guerra por la que la hacía de sorpresa (art. 7.º).

"Tales eran las principales disposiciones de aquel convenio de comercio, honroso, sin duda, para ambos contratantes, porque sentaban principios de gran valía para la protección del comercio, pero en el cual es imposible ocultar que todas las ventajas positivas quedaban á favor de los Estados Unidos, cuyo comercio necesitaba, para vivir y crecer, desatar todas las antiguas ligaduras, mientras el agonizante de la España se veía forzado á ceder en provecho ajeno lo que de por sí era impotente para llevar á cabo. Si en la pesca de la ballena, la España había sido el Jonás de la parábola, en el pacto de comercio con los yankees fué el cordero de la fábula.

"El acuerdo más importante de aquel tratado, con relación á las costas del Pacífico, era sin embargo, el que se refería á las arribadas forzosas y que parecía haber sido concebido en vista del episodio de la *Columbia* en las aguas de Juan Fernández. Conviene además tomar nota íntegra de esta disposición para hacernos cargo de cómo la España la cumpliera más adelante. Dice textualmente así: "Artículo 8.º Cuando los súb-
" ditos y habitantes de la una de las dos partes contra-

« cuando se tuvo en Inglaterra noticia de estos sucesos.
« Inmediatamente se suspendió el apresto de esa expedi-
« ción; y la reemplazó un armamento de guerra para
« apoyar las reclamaciones que se iban á hacer». El gobierno español se mostró en el principio inclinado á un rompimiento; y para ello preparó su escuadra y solicitó la alianza de los Estados Unidos y de la Francia.

«Pero temiendo las consecuencias de la guerra y encontrándose sin recursos pecuniarios para ella, cambió de dictamen, dió las satisfacciones que se le pedían, y firmó el 28 de octubre de ese mismo año, un tratado en que reconocía la soberanía de la Gran Bretaña sobre el territorio disputado, y el derecho de esta nación á la pesca de ballena en el Pacífico, con la facultad de habitar temporalmente en los puntos de la costa que la España no hubiera ocupado, pudiendo construir cabañas en ellos. Como era fácil prever que este reconocimiento se había de prestar á los más grandes abusos, el gobierno inglés se obligaba por el artículo 4.º de este tratado « á
« emplear los medios más eficaces para que la navega-
« ción y la pesca de sus súbditos en el Océano Pacífico
« ó en los mares del sur, no sirvan de pretexto á un co-
« mercio ilícito con los establecimientos españoles; y con
« esta mira se ha estipulado, además, expresamente, que
« los súbditos británicos no navegarán en los dichos
« mares á distancia de diez leguas marítimas de ningu-
« na parte de las costas ya ocupadas por España.»

«Esta declaración, en cuyo cumplimento no tenía ningún interés la gran Bretaña, debía ser absolutamente ilusoria en la práctica. Seis años más tarde, el virrey del Perú señalaba con toda franqueza los peligros creados por aquella concesión. «La particular circunstancia,

los changos y la forma de "punta de oreja" de la nave sospechosa. En cuanto á si venía ó nó armada en guerra nadie pudo dar razón, porque preguntado el testigo de más cuenta, que era un mercader de Copiapó, si tenía aquél baterías, contestó no sabía lo que eso significaba...

"Un tal Juan Arlegui, natural de Menorca, declaró, sin embargo, que á su juicio el buque sospechado era extranjero, por la manera como *enmaró* (tomó la mar) con la proa al norte.

"Con esta certidumbre ordenó el presidente O'Higgins se acordonase la costa con centinelas y se diese aviso sin pérdida de tiempo á los puertos del Perú.

"Pero aquí ya se conocía el rumbo del barco enemigo por noticias de más inmediata procedencia.

"Navegando una lancha ó *tartana* guanera que iba á la isla de Patillos, frente á Ilo, abordóla el 23 de abril de aquel mismo año (1789) el bote de un buque pintado de amarillo y recién ensebado que cortó á aquélla las aguas, y en el cual venían cinco ingleses que exclamaron al acercarse: "No pelea! No pelea!"

"Con esta cordial salutación se entendieron luego los del bote y la tartana, bebieron juntos, y un marinero mayorquino que iba en la última mostróles á los ingleses en un mal plano que á bordo tenían, el rumbo de la costa, cuyo comedimiento costóle algunos días de cadena, así como al piloto (que era portugués) por haber dado conversación á aquellos extranjeros.

"Y no debe echarse aquí en olvido que todo esto sucedía en plena paz con la Inglaterra, y sólo á virtud del singular principio que hasta esa época había sostenido la España, de que el Pacífico era un mar tan suyo

como lo era, por ejemplo, del lago de Aculeo el dueño de la estancia feudataria de este nombre.

"Pero esa misma desconfianza y severidad, lejos de debilitarse con las relaciones amistosas de las cortes europeas con la España, no perdían en lo menor su rudeza en estas remotísimas colonias. Así vemos que el 2 de enero de 1792, cuando la Inglaterra y la Península estaban casi al habla para aliarse contra la primera república francesa, el presidente O'Higgins mandó pregonar por bando que haría "irremisiblemente ahorcar á los que ha-
" blaran con un buque extranjero en nuestras costas, en
" las mismas playas y lugares en que sean convencidos
" de sus delitos."

"Hízose esta declaración á consecuencia de haberse condolido el capitán de la fragata *Carmen*, de la tripulación de un buque inglés que arribó á San Antonio en estado deplorable. El enojado general recordóle además en su rescripto, la real orden de 30 de abril de 1730, por la que se castigaba con la muerte á los colonos americanos que tratasen con navíos de otras naciones, é imponía la pena de seis años de presidio al que no denunciase tan abominable crimen." *(Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 262 á 264).

Aquellos acontecimientos fueron, si no la causa, por lo menos el pretexto para otra contienda con Inglaterra.

"La España después de una guerra que había sido desastrosa, acababa de celebrar la paz con la república francesa, y se creía generalmente en las colonias que esta pacífica situación sería sólida y duradera.

"Pero aquella paz iba á ser el origen de otra guerra de que debían temerse aquí las más funestas conscuencias. La España, al celebrar la paz con la república fran-

"Pero de todos aquellos audaces aventureros que venían á desafiar desde sus puentes el poder y la impunidad de los lugar-tenientes de España en estos apartados dominios, ninguno nos ha dejado una memoria más viva de sus operaciones que cierto capitán llamado Ricardo Cleveland, natural de Salem en el Estado de Massachusetts, que ancló con su buque en la rada de Valparaíso el 15 de agosto de 1802.

"Era aquél el verdadero tipo del yankee, como que había nacido en el corazón del país de donde esta denominación popular tomó raíz. Echado al mar á la edad de 15 años, emprendió varios viajes á la India y á la isla de Borbón, y cuando aún no había cumplido 25, llegaba ahora á estas regiones con un hermoso barco de 750 toneladas, del que era dueño en compañía de un compatriota. Llamábase éste Shaler y ejercía á bordo el cargo de capitán, cuyo puesto habían ambos rifado "á la yankee", pues tenían igual derecho en la nave; era el nombre de ésta la *Lelia Byrd*, de Virginia, y había salido de Hamburgo, donde la compraron y forraron en cobre, el 8 de noviembre de 1801, *con un cargamento surtido de lienzos, cuya escasez era universal entonces en América.*

"Después de un viaje inusitado y casi maravilloso de 108 días desde Hamburgo, la *Lelia Byrd* se presentaba á las puertas de Valparaíso sin haber podido disponer de su cargamento en Río Janeiro, donde se detuvo varios días.

"Antes de entrar al fondeadero le intimó se hiciese mar afuera el comandante de un pailebot que cruzaba á la entrada del puerto, hasta que yendo á tierra su capitán solicitase el respectivo permiso del gobernador.



de falsías y de agravios, mientras fué su aliada! Fuimos sus aliados y se guardaron de nosotros en todas sus empresas; nunca nos dieron parte en sus ganancias, y en sus pérdidas la tuvimos solamente." (*Historia de Valparaíso*, t. II, págs. 216 y 217).

En aquellas circunstancias, y poco después de asegurada su independencia, el gobierno de Estados Unidos inició negociaciones para celebrar un tratado de comercio con España; pero se prolongaron por algunos años las discuciones, porque Godoy pedía que "se hubiesen obligado los Estados Unidos por el tratado que se hiciese, á garantir la conservación de las posesiones españolas de ultramar.

"Demoróse el ajuste por la resistencia que aquellos astutos mercaderes opusieron sordamente á esa garantía, mas, al fin, el tratado se ajustó el 27 de octubre de 1797, siendo muy notable, dice Cantillo, en su *Colección de tratados españoles*, donde se inserta íntegro aquél, que en nada de lo escrito durante la negociación aparezca su idea primitiva, esto es, obligarse los Estados Unidos á garantir la conservación de aquellas colonias.

"Consta aquel notable documento de veintitrés artículos, y fué acordado por el mismo Príncipe de la Paz como plenipotenciario de España y el ciudadano Tomás Pinckney representante de los Estados Unidos. Es una pieza histórica de considerable significación respecto á los progresos y al desarrollo del comercio, porque fué concebida con un espíritu de liberalidad que asombra, sobrepasando la España en sus concesiones de libertad á cuanto en aquellos años habrían estado dispuestos á emprender aún las naciones más adelantadas, como la Francia y la Inglaterra: Amplia libertad de comercio re-

bahía un incidente grave que les forzó á proseguir su viaje al norte casi como fugitivos.

"Era, según dijimos, el armamento del *Hazard* de primera calidad, y Carrasco se había obstinado en que, de grado ó por fuerza, el capitán de aquel buque, un intrépido yankee llamado Rowan, debía entregarle cierto número de fusiles que la defensa del reino hacía indispensables. En esta pretensión el ingenioso gobernador estaba apoyado por el presidente del reino, que lo era ya desde hacía pocas semanas el prudente Muñoz de Guzmán.

"Negábase Rowan lisa y llanamente á aquel reclamo, alegando su derecho de neutral, y en la porfía hubo continuos gritos y amenazas, hasta que, exasperado Carrasco, tomó treinta soldados del Castillo, y haciendo flamear el pabellón de Castilla á la popa de su bote, se dirigió á todo remo hacia el *Hazard*. Rowan estaba prevenido.

"Levantó sus escalas, abrió sus portalones, y tocando zafarrancho á su tripulación, se dispuso á resistir á mano armada.

"Observando aquella actitud, parlamentó Carrasco, devorando su ira; mas el arrogante marino contestóle que ni él ni nadie pondría el pie sobre su puente á son de guerra, si antes no hubiese tomado su buque por asalto.

"Carrasco que manejó aquel negocio con la doblez é incertidumbre de que fué la primera víctima más tarde y en más solemnes ocasiones, volvióse á tierra, envió un expreso á Santiago, mandó prender á todos los extranjeros que se hallasen en la población, y comenzó á tomar todo género de medidas como para librar batalla al buque rebelde.



" tantes, con sus buques, bien sean públicos ó de gue-
" rra, bien particulares ó mercantiles, se viesen obliga-
" dos por una tempestad, por escapar de piratas ó de
" enemigos, ó por cualquiera otra necesidad urgente, á
" buscar refugio ó abrigo en alguno de los ríos, bahías,
" radas ó puertos de una de las dos partes, serán reci-
" bidos y tratados con humanidad, gozarán de todo fa-
" vor, protección y socorro, y les será lícito proveerse de
" refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su
" sustento, para componer sus buques y continuar su
" viaje, todo mediante un precio equitativo, y no se les
" detendrá ó impedirá de modo alguno el salir de dichos
" puertos ó radas, antes bien, podrán retirarse y partir
" como y cuando les pareciere, sin ningún obstáculo ó
" impedimentos."

"La mente de este pacto internacional no podía ser ni más vasto ni más liberal. "Yo encontré, dice, comen-
" tándolo lleno de vanagloria su autor, don Manuel
" Godoy, explotado en su ignorancia por los americanos
" del norte; yo encontré lealtad, simpatías y pensamien-
" tos generosos en aquellos republicanos. Más que un
" tratado, mejor que una alianza, la negociación que yo
" hice fué una acta de verdadera navegación, que á los
" comunes intereses de las dos naciones, plenamente
" asegurados, añadía el primer ejemplo de la adopción
" de las ideas modernas; lo primero sobre la igualdad
" de los derechos en los mares; lo segundo sobre me-
" didas de humanidad para templar los males de la gue-
" rra, ideas escritas en los libros, proclamadas por la
" cultura de nuestro siglo, invocadas por la Europa é
" impedidas de realizar por la Inglaterra."

"Á la sombra de una protección tan amplia, no tar-

"Á las dos de la mañana se aclaró el misterio. El *Hazard* estaba rodeado por doscientos asaltantes que, puñal y machete en mano, tomaron posesión del puente, maltratando á varios marineros y sacando al capitán de su cama para darle muerte.

"Estorbó este crimen el oficial que mandaba la partida, quien, según creemos, fué el más tarde coronel é intendente de Colchagua, don Bernardo Uriarte, paraguayo de nacimiento, y que ahora servía de ayudante al gobernador Alós, con quien había venido de ultracordillera.

"Siguióse después el saqueo del buque y el despojo de su armamento, que era todo lo que encendía la codicia de Carrasco, y que de esta suerte quedó saciada hasta la hartura.

"Entretanto, los dos propietarios de la *Lelia* que se encontraban casualmente en tierra cuando la primera reyerta de Carrasco con el capitán Rowan, habían sido encerrados en el castillo, donde pasaron una noche devorados por todo género de insectos. Acompañóles también en este trance un joven polaco, noble y valiente, que había sido ayudante de Kosciuszko en la última insurrección de su patria, y que encontrándose en suma pobreza en Hamburgo, había aceptado la hospitalidad de la *Lelia Byrd* en el viaje de aventura á que se lanzaba.

"Llamábase el conde de Rousillion. Recobrado Carrasco de su cólera, mandó al medio día de la mañana siguiente dar suelta á los presos; pero, no sin sorpresa suya, participáronle que uno de ellos, el capitán Shaler de la *Lelia* no quería abandonar su calabozo... Era ésta una simple extratagema yankee para prolongar su per-



"El primero de aquellos barcos fué el bergantín *Oneco*, del puerto de Stonington, que en 1800 apareció en las aguas de Más Afuera y en seguida en las de Valparaíso, donde fué embargadò. Después de dos ó tres años, obtuvo al fin su libertad el capitán que lo mandaba, un tal Jorge Howe, vendióle este, acaso forzado, y murió al poco tiempo de pesadumbre, ó más probablemente por el derrumbe de una casa que habitaba, acostada al cerro.

"Vino enseguida el más tarde célebre buque llamado el *Miantinomo* (nombre de un guerrero americano) que, en una segunda captura por lord Cochrane, dió lugar, si la memoria no nos falta, á un persistente reclamo que costó á Chile hace cinco años 60,000 pesos en dinero. Hallábase este buque á la entrada de la boca grande de la Quiriquina en 1801, cuando en la noche del 25 de septiembre la asaltó con veinticinco soldados, sin oponer resistencia, á pesar de estar armado con ocho cañones, un oficial de la plaza de Concepción llamado don Juan Luna (alias San Bruno).

"Por último, el mismo Luna tomó por sorpresa el 11 de noviembre de 1803 la fragata bostonesa *Grampus*, que fué una de las más ricas presas de estos mares, si bien su casco fué vendido al comerciante italiano de Valparaíso don Bernardo Soffia en sólo 600 pesos.

"De sólo dos partidas remitidas á España hay constancia que rindieron un valor de 42,216 pesos, si bien por real cédula de 14 de octubre de 1809 se mandó devolver á su sobrecargo una suma equivalente de 41,745 pesos. Era el último el conocido y progresista sueco don Mateo Arnaldo Hœvel, introductor de la imprenta en que se publicó *La Aurora*, y que más tarde fué ciudadano chileno y aun intendente de policía de Santiago.

" Era don Antonio, dice Cleveland en la página 171 de " su relación, de cerca de sesenta años, de agradables " maneras, de aspecto simpático y al parecer, de una " disposición benévola"; pero de carácter indeciso, de mente estrecha y henchido de vanidad.

"No ha sido diferente el juicio que el imparcial historiador ha hecho de aquel infeliz hombre, cuya culpa principal fué estar en la hora de conflicto precisamente en el puesto de que debía estar más alejado.

"Es digno también de nota lo que cuenta Cleveland de la actitud de la población criolla de Valparaíso, porque aunque su alto comercio era generalmente "godo" ó más bien "limeño", por su dependencia de esta metrópoli, surgía ya en el seno del pueblo la vaga inquietud que tomó cuerpo de vida diez años más tarde. "Ex- " clamaciones de indignación solían escapárseles (cuen- " ta el capitán de Salem, aludiendo á la exclusión siste- " mática de los criollos de todo empleo público) sobre " estos y otros particulares, las que generalmente eran " acompañadas con una esperanza de que el período de " emancipación no estaba distante".

"Por su parte, los tres navegantes de la *Lelia* contribuyeron á aqnellas esperanzas, dejando como recuerdos á sus amigos del puerto, un ejemplar de la Constitución de los Estados Unidos y una tradución en español dela "Declaración de la independencia" de aquel país".

(*Historia de Valparatso*, tomo II, págs. 267 á 274).

Con aquellas dificultades constantes y la hostilidad permanente de las autoridades españolas, las espediciones de los traficantes americanos no alcanzaban á surtir las premiosas necesidades de este país, cuya población



"Éralo éste interinamente el entonces teniente coronel de ingenieros y después brigadier, don Antonio García Carrasco, último capitan general de la colonia, que por órdenes del presidente Muñoz de Guzmán se ocupaba de fortificar el puerto y había reemplazado durante algunos días al gobernador propietario, don Joaquín de Alós, ausente en Santiago con su familia.

"Carrasco recibió al capitan Shaler con cortesía pero con severidad, notificándole que en el término de veinticuatro horas debía continuar su viaje, si no quería verse sometido á la condición del *Oneco* y del *Miantinomo*, que estaban detenidos y desarmados en la bahía como sospechosos de contrabandistas y enemigos. Junto á éstos se veía también otros dos buques cautivos, el *Fryal* de Nantuket, y el *Hazard* de Providence, todos americanos, aunque el último era recelado de inglés por hallarse perfectamente armado y tripulado.

"Á pesar de las resistencias del gobernador de la plaza, diéronse trazas los dos astutos jefes de la *Lelia* para entrar al fondeadero y quedarse allí durante un mes, cambiando oficios con el presidente y ofreciendo negociar letras sobre París por los abastos que necesitaba, todo á fin de ganar tiempo ó poder vender el total ó parte de su cargamento, aunque fuera, dice Cleveland en sus memorias, con la ingenuidad de un verdadero yankee, por alguna vedada estratagema, como la de entregar la carga *outside the port*, es decir, por contrabando. *Aun así, y vendiendo por la mitad de los precios que regían en la plaza*, la *Lelia* había triplicado el capital de su negociación. Y acaso con su inteligencia y su audacia proverbial hubieran llevado á cabo su empresa los dos amigos de Salem, si no hubiera ocurrido en la

bahía un incidente grave que les forzó á proseguir su viaje al norte casi como fugitivos.

"Era, según dijimos, el armamento del *Hazard* de primera calidad, y Carrasco se había obstinado en que, de grado ó por fuerza, el capitán de aquel buque, un intrépido yankee llamado Rowan, debía entregarle cierto número de fusiles que la defensa del reino hacía indispensables. En esta pretensión el ingenioso gobernador estaba apoyado por el presidente del reino, que lo era ya desde hacía pocas semanas el prudente Muñoz de Guzmán.

"Negábase Rowan lisa y llanamente á aquel reclamo, alegando su derecho de neutral, y en la porfía hubo continuos gritos y amenazas, hasta que, exasperado Carrasco, tomó treinta soldados del Castillo, y haciendo flamear el pabellón de Castilla á la popa de su bote, se dirigió á todo remo hacia el *Hazard*. Rowan estaba prevenido.

"Levantó sus escalas, abrió sus portalones, y tocando zafarrancho á su tripulación, se dispuso á resistir á mano armada.

"Observando aquella actitud, parlamentó Carrasco, devorando su ira; mas el arrogante marino contestóle que ni él ni nadie pondría el pie sobre su puente á son de guerra, si antes no hubiese tomado su buque por asalto.

"Carrasco que manejó aquel negocio con la doblez é incertidumbre de que fué la primera víctima más tarde y en más solemnes ocasiones, volvióse á tierra, envió un expreso á Santiago, mandó prender á todos los extranjeros que se hallasen en la población, y comenzó á tomar todo género de medidas como para librar batalla al buque rebelde.

"Los soldados y el populacho, dice Cleveland en su relación, se veían ocupados en apostar cañones en todas direcciones, bajo el mando del gobernador, para atacar al *Hazard*. Los habitantes de las casas vecinas á la playa se habían retirado á las colinas. La actividad de los negocios se había paralizado, sucediéndole la agitación de la guerra, y la alarma y confusión no habrían sido mayores si se hubiese tratado de tomar la ciudad por asalto.

"Al propio tiempo ordenó el enfurecido gobernador que una fragata de guerra surta en el puerto, que entendemos era la *Astrea*, de 18 cañones, se pusiese al costado del *Hazard*, y en esta disposición intimó á su comandante que se rindiese, arriando el pabellón de las estrellas, que flotaba ufano en uno de sus masteleros.

"El capitán americano dió á este reto una respuesta característica. Ordenó á un marinero subiese con un martillo á las gavias y clavase el pabellón. Sintiéronse en toda la bahía los golpes secos de aquella maniobra, única respuesta que recibiera el gobernador Carrasco á su perentoria intimación.

"En vista de esto y de instrucciones recibidas de Santiago, el gobernador cambió de plan. Propuso á Rowan un avenimiento pacífico, que éste aceptó, y en la noche del cuarto día (pues tanto había durado aquella batalla, cuyas peripecias se disponían desde la capital) todo en la bahía parecía haber entrado en el reposo ordinario. Únicamente los centinelas del *Hazard*, de la *Lelia*, y de los otros buques, habían notado que algunos de los grandes lanchones que servían para la carga del trigo, pasaban y repasaban de tierra á bordo de la *Astrea*, como si anduviesen de ronda.

tercios del de fábrica.„ *(Hist. de Valp.*, tomo 2, páginas 222 á 224.)

Según un estudio sobre Valparaíso publicado por García del Río en el *Museo de Ambas Américas* en 1842 y que reprodujo el *Guía de Chile* en 1847, la importación en 1805 fué de $ 199,713, y la exportación de $ 2.681,483„. Esta escasez de importación legítima produjo en el país la gran miseria de que hemos tratado y que habría sido mayor si el tráfico de contrabando no hubiera minorado el mal.

El señor Barros Arana narra los sucesos de entonces de la siguiente manera:

„La guerra colosal en que la metrópoli estaba empeñada contra la Gran Bretaña, debía repercutir en las colonias de América, y como habremos de verlo más adelante, se manifestó al fin por grandes acontecimientos militares que produjeron una general perturbación en estos países.

„En los principios, sin embargo, esa guerra no dió lugar en ellos á ninguna operación seria; pero los corsarios ingleses interrumpían el comercio entre la España y sus colonias en el Atlántico, llegaban al Pacífico en persecución de las naves que traficaban en sus costas, y convirtiéndose en contrabandistas, mantenían un comercio clandestino con los americanos, que necesitaban proveerse de mercarías europeas. Junto con ellos llegaban á estos mares numerosos buques norteamericanos con el pretexto de practicar la pesca de la ballena, pero principalmente atraídos por la esperanza de hacer lucrativos negocios. Las dificultades que el estado de guerra creaba al tráfico de las naves mercantes españolas, había determinado al rei en noviembre de 1797 á permitir que

manencia en el puerto, y así aumentar las expectativas de vender su cargamento *outside the port*.

"Mas, como las cosas tomaron mal camino, cambiaron los americanos de plan, temerosos de ver tratado su buque como lo habían sido el *Oneco;* el *Mantinomo* y el *Hazard*.

"Dos días después de aquel asalto, esto es, el 21 de abril de 1802, se alistaban en consecuencia para zarpar del puerto, cuando sobrevino un primer inconveniente. Fué éste una súplica del gobernador para que demorase 48 horas su partida, á fin de dar tiempo de ganar rumbo á un buque que salía para Lima, pues corrían rumores de que trataban de apresarlo en alta mar.

"Accedieron á ésta Cleveland y Shaler, y luego tuvieron encima otro denuncio, hecho éste por un irlandés desertor de su bordo, que contó al gobernador llevaban escondida en su bodega una cantidad considerable de dinero. Fué con este motivo á bordo el escribano del puerto, y tomando juramento á Shaler, le hizo declarar sobre aquel tesoro escondido. Resultó ser éste una cantidad de azogue que valía más que su peso en plata, y que los mismos encargados de custodiar la bahía les ofrecieron comprar de contrabando. Negáronse, sin embargo, aquéllos á la transacción por temor de algún engaño seguido de un tercer denuncio, y en consecuencia se hicieron definitivamente á la vela, con rumbo á las costas de Méjico, el 6 de mayo de 1802.

"Antes de su partida había regresado el gobernador propietario Alós; hécholes mil protestas de amistad, lamentado las violencias de Carrasco; y es de admirarse la sagacidad y acierto con que aquellos simples traficantes del mar juzgaron del carácter moral de este último.

y por último, el *Fryal*, buque ballenero detenido también aquí por acusársele de hacer comercio ilícito. Si nos sorprendió sobremanera el encontrar aquí tanto compatriota, nos mortificó y en cierto modo nos alarmó, temiendo por nuestra propia seguridad, el hallarlos á todos bajo detención. Sin embargo, mientras no violásemos ninguna ley y nos hallásemos bajo el amparo de los tratados vigentes con España, podíamos creer que no seríamos molestados.»

«A pesar de las prohibiciones más ó menos terminantes de las autoridades de tierra, los negociantes de la *Lelia Byrd* pudieron proporcionarse algunos víveres; pero obligados á permanecer en el puerto, presenciaron las violencias cometidas con muchos de sus compatriotas, y tuvieron ellos mismos que sufrirlas. Habiéndose negado el capitán Rowan, del *Hazard*, á entregar los fusiles que tenía á bordo, el gobernador de la plaza á pretexto de que esas armas podían ser destinadas á los enemigos de España, recurrió á las amenazas, poniendo en movimiento las tropas de la guarnición, y, por último, en la noche del 19 de abril tomó por asalto aquel buque y se hizo dueño de su casco y de su carga. Estas violencias, que mantuvieron por algunos días una grande agitación en el pueblo de Valparaíso, eran ejecutadas en virtud de órdenes superiores, y se creían autorizadas no tanto por las leyes que prohibían á los extranjeros el negociar en las colonias del rey de España, puesto que esas leyes habían sido en cierto modo relajadas, cuanto porque el estado de guerra permitía considerar como aliados del enemigo á los buques neutrales que se acercaban á nuestros puertos.

«Pero, por más diligencia que los gobernantes espa-

fué reducida á la mayor miseria con ese motivo, en aquella época de constantes guerras.

Á esto se agregaba la dificultad casi invencible que experimentaban los comerciantes para procurarse en España las mercaderías que se solicitaban.

"Respecto del comercio directo con Cádiz vamos á echar mano de una correspondencia de familia (la ya citada del doctor Astorga y del corresponsal Solo Saldívar) que nos dará gradualmente la clave del grado de nulidad y al propio tiempo de precios excesivos á que con motivo de las fluctuaciones en la balanza comercial y de las continuas guerras, habían llegado los artículos más comunes de consumo. Había pedido, en efecto, un doctor de Santiago á su apoderado en Cádiz, á fines de 1802, una pequeña partida de paños; y he aquí lo que aquel le contestaba con fecha de noviembre de 1803:

"Los paños del Sedán se han vendido estos días pasados á 11 pesos en surtimiento, y á más de este excesivo precio es preciso que le sirva á usted de gobierno, que todo paño extranjero necesita en su embarque de equivalente del reino en la misma especie; es decir, yo embarco un tercio de paños del Sedán para Lima que son extranjeros y vale dicho tercio 600 pesos; debo, pues, embarcar en el mismo buque en paños del reino otros 600 pesos del mismo equivalente. Necesitan equivalente los jéneros siguientes extranjeros, hilo, casimires, medias de seda blancas y toda cintería."

Tres años después tratóse de un nuevo pedido de paños, bayetas y vasos dorados, bien entendido que sobre estos últimos el corresponsal de Cádiz había abierto la sed al de Santiago, porque en la carta citada de 1803 le decía estas palabras tentadoras: "Un hombre de gusto

de las trabas á que la tiranía y la insensatez lo habían sujetado; y por último, del abajamiento y de la paralización del espíritu que son la consecuencia inseparable de todo estado de postración, de dependencia y de vasallaje. Para estimular mejor los sentimientos embrionarios de aquellas gentes, nosotros les dimos un ejemplar de nuestra constitución federal y una traducción española de la declaración de nuestra independencia" Aquellos discursos y estos documentos no podían dejar de ejercer una grande influencia en el movimiento de los espíritus que se venía operando lentamente."

Las hostilidades entre la Inglaterra y la España luego principiaron otra vez....

"Aquella guerra que iba á causar á la España el desastre de Trafalgar y la pérdida de su poder naval, debía producir en América serias y peligrosas complicaciones. Por real orden de 30 de noviembre de 1804, el Ministro de la Guerra había mandado á los gobernadores de América que, por vía de represalia, se apoderaran de todos los buques ingleses que se hallasen en los puertos de estas colonias, y que pusieran las milicias sobre las armas para rechazar cualquier amago de invasión. Hacía poco que habían llegado á Chile estas órdenes, cuando se presenaaron en Talcahuano, á mediados de febrero de 1805, dos buques ingleses balleneros en busca de víveres y de otros socorros para reparar algunas averías, ignorando la ruptura entre la España y la Inglaterra".

"Aquellos buques eran la *Betsey*, mandada por el capitán Richards, y la *Thomas*, mandada por el capitán Moody, que estaba acompañado por su mujer. Fondearon como á un cuarto de milla de los fuertes de tierra.

que poco menos que vacía saldrá para Valparaíso, Arica y Lima á principios del mes próximo.»

Esto por cuanto á la abundancia de los surtimientos; veamos ahora lo que sucedía con relación á los precios.

Se trata de dos cajones, conteniendo cada uno una cómoda incrustada hechura de Cádiz, el flete de los cuales, conseguido á ganga, (así dice la carta) costó 25 pesos en la fragata *Aurora*, á cargo del maestre don Joaquín Tesanos Pinto.

Formaban el contenido del par de cómodas, cuyo precio por sí solo era de 250 pesos cada una, y tenían repartida en sus cajones una pacotilla de cortes de vestidos de linón bordados á 1,200 reales, ó 60 pesos cada uno, algunos chales de gasa de 4 pesos y unos cuantos sombreros de castor, de pelo entero y medio pelo, y por fin, algunos pañuelos, cintas y carretillas de hilo, importando todo 12,087 reales vellón.

«He aquí ahora los gastos:

«Derechos del consulado antiguo y moderno. . . .	247	reales
Despacho de la hoja.	2	»
Conducción al muelle.	16	»
Conducción á bordo.	16	»
Gastos menores demandados á casa.	25	»
Seguros de todo riesgo al 7 por ciento	1,614	»
Comisión de compra y remisión al 2 por ciento. . .	493	»
Total	2,423	reales.

«Según se deja ver, antes de salir de Cádiz la mercadería venía recargada con más de una sexta parte de su costo en almacenes, lo que implica que al llegar al mostrador del mercader de Santiago no podía menos de estar gravada en la mitad de su precio primitivo y dos

corsarios, ejecutados en diversos puntos aisladamente, sin orden ni relación entre sí, ha dejado en los documentos de la época recuerdos dispersos, y entre ellos algunos que merecen conservarse. «Tanto los ingleses como los españoles, trataban á sus prisioneros con crueldad; pero los españoles eran más duros todavía, dice el capitán norteamericano que acabamos de citar, y que fué testigo, y hasta ahora el único historiador de esta guerra. Yo induje á varios capitanes ingleses á entregarme algunos de sus prisioneros, los que enseguida entregué sanos y salvos á sus amigos. Del otro lado, yo saqué de las cárceles españolas en las costas de Chile y del Perú, en diversas ocasiones, más de ciento cincuenta ingleses y los puse á bordo de otros buques, ó los tomé en el mío hasta que yo llegara á un puerto amigo ó hasta mi regreso á los Estados Unidos. Mi principal objeto en tales casos fué socorrer á los infortunados ó procurar á los prisioneros una situación más suave.» El marino que esto escribe, se había conquistado un gran prestigio entre los españoles por haber sometido valientemente á los negros sublevados en aquel buque y por haberlo entregado á las autoridades de tierra en Concepción; y tanto en Chile como en el Perú se le guardaban las consideraciones debidas á un hombre de honor y de corazón levantado.

«Es memorable entre los lances de aquella guerra, uno ocurrido en el mismo año de 1805, que refiere el mismo capitan Délano. Un corsario inglés, nombrado *Vulture*, mandado por el capitan Tomás Folger, de origen norteamericano, capturó, después de rudo combate, un buque español que iba de Talcahuano al Callao. Folger ganó crédito y honra por haberse batido como un

pusieran para impedir el comercio y trato con los ranjeros, éstos conseguían casi siempre vender sus caderías, y lo que era más alarmante para la metró- i, sembrar entre los colonos el descontento contra sus bernadores Introducían en estos países relojes, joyas otros objetos de uso frecuente que tenían grabada ó ujada la imagen de la libertad con inscripciones alu- ıras á la independencia. En sus conversaciones, no ce- aban de estimular las ideas de insurrección.» Durante nuestra permanencia en Valparaíso, dice Cleveland, nosotros cultivamos muy buenas relaciones con algunas interesantes familias del país, porque los naturales simpatizaban con nosotros y condenaban los procedimientos pocos amistosos que con nosotros usaban sus gobernantes. En general, me pareció que se había despertado en ellos el conocimiento del abyecto estado de vasallaje á que los tenían sometidos sus dominadores europeos, desde que los puestos de honor y de provecho están exclusivamente en posesión de éstos, con gran daño de los criollos. Frecuentemente se les escapan estallidos de indignación por ésta y por otras ofensas, generalmente acompañados por la esperanza de que el período de la emancipación no estaba distante. Nosotros excitábamos estos sentimientos, trazándoles un paralelo entre nuestro país y el suyo, mientras ambos estuvieron sometidos al régimen colonial; explicándoles que, para quebrantar el yugo que los oprimía, ellos poseían mayores medios físicos que los que tuvieron los anglo-americanos en el principio de la revolución; demostrándoles el gran incremento de valor que alcanzarían los productos de su suelo y la dimiminución de precio que obtendrían las manufacturas de Europa cuando su comercio estuviese libre

corsarios, ejecutados en diversos puntos aisladamente, sin orden ni relación entre sí, ha dejado en los documentos de la época recuerdos dispersos, y entre ellos algunos que merecen conservarse. "Tanto los ingleses como los españoles, trataban á sus prisioneros con crueldad; pero los españoles eran más duros todavía, dice el capitán norteamericano que acabamos de citar, y que fué testigo, y hasta ahora el único historiador de esta guerra. Yo induje á varios capitanes ingleses á entregarme algunos de sus prisioneros, los que enseguida entregué sanos y salvos á sus amigos. Del otro lado, yo saqué de las cárceles españolas en las costas de Chile y del Perú, en diversas ocasiones, más de ciento cincuenta ingleses y los puse á bordo de otros buques, ó los tomé en el mío hasta que yo llegara á un puerto amigo ó hasta mi regreso á los Estados Unidos. Mi principal objeto en tales casos fué socorrer á los infortunados ó procurar á los prisioneros una situación más suave." El marino que esto escribe, se había conquistado un gran prestigio entre los españoles por haber sometido valientemente á los negros sublevados en aquel buque y por haberlo entregado á las autoridades de tierra en Concepción; y tanto en Chile como en el Perú se le guardaban las consideraciones debidas á un hombre de honor y de corazón levantado.

"Es memorable entre los lances de aquella guerra, uno ocurrido en el mismo año de 1805, que refiere el mismo capitan Délano. Un corsario inglés, nombrado *Vulture*, mandado por el capitan Tomás Folger, de origen norteamericano, capturó, después de rudo combate, un buque español que iba de Talcahuano al Callao. Folger ganó crédito y honra por haberse batido como un

bravo y por haber tratado á sus prisioneros con humanidad.»

«Puso ocho ingleses á bordo del buque y lo despachó para la isla de Santa Elena. Dos ó tres días después, los españoles prisioneros se sublevaron contra sus guardianes, y dieron muerte á seis de ellos.

«Los dos ingleses sobrevivientes, reconquistaron pocos días mas tarde el dominio del buque, asesinando á todos los españoles; y careciendo de brazos para ejecutar la maniobra, lo vararon en la isla de la Mocha, donde fueron recogidos después por otra nave. Las escenas de sangre y de horror como aquélla debieron ser frecuentes en aquella lucha terrible, en que la desordenada acumulación de los acontecimientos y el aislamiento en que se verificaban no permiten conocerlos de una manera cabal.

«Los corsarios ingleses, aunque regularmente armados para sostener estos combates, carecían de la gente necesaria para intentar desembarcos y cometer algunas depredaciones en tierra. Uno de ellos llamado la *Antelope*, sin embargo, entró al puerto de Coquimbo en 1805. El subdelegado de ese distrito y algunas otras personas del lugar, creyendo que aquel era un buque norteamericano con cuyo capitán cultivaban buenas relaciones, pasaron á bordo y fueron tomados prisioneros.» Tan pronto como estuvieron en poder del enemigo, hicieron proposiciones de rescate, las que fueron aceptadas bajo la base de que algunos de ellos irían á tierra á reunir el dinero. Estando estipulada su libertad, escogieron entre ellos tantos hombres como quisieron, y uno de ellos fué el mismo subdelegado. Después que éste se hubo ido, los corsarios descubrieron su rango que antes no habían sospe-

cierre sus puertas á la industria inglesa, entonces la venganza será completa; veremos humillado ese orgullo insoportable; y perecerán rabiando sobre montones de fardos y de efectos repelidos de todas partes esos infractores del derecho de gentes y esos tiranos de los mares.» Estas recomendaciones se dirijian principalmente contra los ingleses; pero no tardó en saberse en España que no eran éstos los únicos que hacian el contrabando en América. «La piratería y el contrabando, decía el virrey del Perú, marques de Avilés, en la relación de Gobierno (inédita todavía) que dejó á su sucesor, se han hecho comunes para los ingleses y bostonenses (los norteamericanos) y demás naciones que bajo esas banderas se han internado á estos mares.» Por real orden de 29 de julio de 1806, el Ministerio de Marina encargaba á los gobernadores de estos países que procedieran con todo el rigor autorizado por las leyes españolas contra los buques norteamericanos que hicieran ó intentaran hacer el contrabando de estas costas. Aquellas instrucciones venian á dar la aprobación al apresamiento consumado de algunos buques de aquella nacionalidad y autorizar otros nuevos; pero fueron impotentes para poner remedio al mal.

«Esa situación era el resultado natural del régimen prohibitivo implantado y mantenido con tanto empeño por la España en sus colonias de América. La metrópoli, que quería ser el único usufructuario del comercio de estos países, no tenía industria suficiente, ni los buques que se necesitaban para surtirlos de los artículos que les eran más necesarios.

«El estado de guerra vino á hacer más evidente la escasez de recursos y de poder de la España para man-

tener aquel monopolio. Así, en 1800, cuando Chile no recibía legalmente más mercaderías europeas que las que le llegaban por la vía de Buenos Aires con las intermitencias consiguientes á la clausura de la cordillera durante seis meses del año, y á la paralización relativa del comercio que la guerra habia producido en las costas del Atlántico, don José de Manso, jefe de la Aduana de Santiago, escribía estas palabras en un informe oficial: "Cuatro años há que la presente guerra con Inglaterra nos tiene constituídos en una escasez asombrosa de todos los géneros y efectos de Europa. En el discurso de este tiempo no ha venido ningún buque de registro de la metrópoli á estos puertos; y entretanto la codicia de los comerciantes hace gemir amargamente al menesteroso."

"La escasez de que allí se habla y la carestía de los precios, habrían sido inmensamente superiores sin el comercio de contrabando. Los buques ingleses y norteamericanos que venían á estos mares ricamente cargados de las mercaderías que más se necesitaban, sabían burlar la vigilancia de las autoridades. En los puertos ó caletas á que arribaban con cualquier pretexto, entraban en comunicación con algunos comerciantes del país, y allí convenían el punto de la costa y la fecha más ó menos precisa en que podrían desembarcar la parte de la carga que se les compraba. Este tráfico se hacía particularmente de noche, en caletas solitarias, donde vendedores y compradores no corrían ningún peligro de ser sorprendidos. Los productos importados eran pagados en plata sellada y en cobre en barra; pero los contrabandistas recibían también en cambio algunos otros artículos de la tierra y los víveres que necesitaban para continuar su viage. La internación de los productos comprados de

esa manera y su venta en el interior, eran objeto de mil precauciones. La falta de policía en los caminos y en los campos, la despoblación de éstos que permitía ocultar en las haciendas las mercaderías compradas, y, por último, el cohecho de algunos agentes subalternos de la autoridad, permitían hacer este tráfico con poco peligro. La mayor parte de las mercaderías introducidas por contrabando, se expendía á precios cómodos en los campos y en los pneblos pequeños, de tal suerte que muy pocas de ellas entraban á Santiago ó á Concepción.

"Este comercio clandestino se había regularizado singularmente. Los comerciantes extranjeros sabían que la legislación vigente autorizaba cualquiera celada que se les tendiese para sorprenderlos en una playa desierta, y para presentarse como denunciantes ó apresadores los mismos individuos que habían iniciado la negociación; pero esto no les hizo perder su confianza ni abandonar un negocio que les procuraba grandes utilidades. Un caso terriblemente trágico ocurrido en 1808, y que tendremos que contar más adelante, vino á probar que aquella confianza de los traficantes extranjeros no era siempre fundada.

"Los hombres más adelantados y pensadores de España, comenzaban á indicar, tanto para la metrópoli como para las colonias, el único remedio eficaz que podía combatir el contrabando. Don Gaspar de Jovellanos, dando, en 1784, un informe á la Junta de Comercio de Madrid "sobre permitir ó prohibir la introducción de las muselinas", había dicho estas palabras: "El contrabando es uno de los mayores males que conoce la economía. Por eso ningunas máximas son tan seguras en

ella como las que protejen la libertad que le ahoga y le destierra. Todas las naciones se quejan de este azote. Los ingleses, los mejores economistas del mundo no han dejado de combatirle desde que cesó la guerra; pero sus leyes serán tan insuficientes como las nuestras, si no le oponen la libertad.» Pero este remedio que estaba en abierta oposición con las ideas de la inmensa mayoría de los españoles, aun de sus hombres ilustrados y de los que se ocupaban en la administración y en el comercio, ofrecía, además, un peligro que el rey y sus ministros querían evitar. Sabían éstos que la apertura de los puertos de América al comercio extranjero, importaría irremediablemente la propagación de ideas subversivas y revolucionarias, que en estas colonias existían muchos gérmenes de descontento que los ingleses y los norteamericanos tenían interés en fomentar, y que en los objetos que introducían clandestinamente ponían figuras ó inscripciones destinadas á excitar los sentimientos de libertad é independencia. Estos temores tenían, en realidad, una base cierta; pero el rey y sus ministros no acertaban á comprender que contra todas las leyes prohibitivas, y contra todo aquel sistema de represión, se habían desarrollado en las colonias necesidades económicas que estimulaban las aspiraciones vagas é inconsistentes todavía á un cambio radical en su vida política.»

(*Hist*[a]. *Gen. de Chile* tomo VII, págs. 412 á 416).

«Las autoridades de Concepción apresaron también en esos años, y por medio de una sorpresa indigna, la fragata americana *Warren*, que con un rico cargamento refrescaba á la boca de la Quiriquina. Comisionó el intendente don Luis de Alava, que antes había sido go-

bernador de Valparaíso, á un tal Miguel Vilches y al capitán ya citado en negocios de nocturnos abordajes don Juan Luna, para que á media noche cayeran con 25 hombres de tropa y una numerosa chusma de mercenarios sobre el barco desapercibido y así lo ejecutaron á las tres de la mañana del 25 de septiembre de 1807, no obstante tener aquel á bordo 80 tripulantes.

"Debió ser la *Warren* muy rica presa, pues tocaron á Alava por su sexta parte líquida 8,131 pesos, y 27,778 á Vilches por la suya. Cupieron también á don Luis de la Cruz, más tarde General de la República, 5,048 pesos por el cuatro por ciento del producto de venta de las mercaderías apresadas, y se entregaron 3,313 pesos al sobrecargo del barco, don Procopio Pallock, para costear el regreso de su tripulación á algún puerto de Estados Unidos.

"Era la *Warren* un buque á todas luces neutral; pero los especuladores, que disfrazaban su codicia con careta de magistrados, encontraban aquel negocio demasiado provechoso para no descubrir algún colorido á sus iniquidades.

"En el caso de la *Warren* declararon que la apresaban á título de "espías de los corsarios ingleses," que como el *Antelope*, merodeaban en la costa.

"Por esto y con análogos motivos apresaron también la fragata extranjera (no se hace otra mención de ella) *Edwington*, la tasación de cuyo casco importó 234 pesos, y entre otras que se han escapado á nuestra paciente investigación, la fragata *Charmilly* (al parecer francesa por su nombre), que apresada por un tal Manuel Muñoz, entró á Valparaíso para ser condenada y vendida el 14 de enero de 1797.

"Hizo también hacia el año de 1808 una presa cierto capitan francés llamado don Juan Fortel, que figuró más tarde en la historia lugareña de Valparaíso como capitán de puerto y aún caudillo político y revolucionario, pues era francés de buena estirpe. Mandaba Fortel á la sazón como corsario el bergantín *Jesús María*; pero su captura debió ser de poca cuenta, porque á título de apresador le cupieron sólo 1,349 pesos.

"Por lo demás, todas las presas se hacían ahora en el Pacífico de cuenta de corsarios, pues desde la extinción de la Armada del Mar del Sur no existían en el Callao sino la vieja fragata *Astrea*, que ya hemos nombrado en el lance del *Hazard*, la corbeta *Castor* y dos bergantines (el *Peruano* y el *Limeño)* de cuatro que con el objeto de vigilar las costas contra los balleneros había mandado construir el rey al arsenal de Cartagena de Levante y á petición del virey Gil y Lemus en los últimos años del siglo anterior. "La piratería y el contrabando, decía en su impotencia y en su candor el virrey Avilés en 1806 (cuando se hallaba rodeado en su propio palacio de piratas y contrabandistas), se ha hecho común para los ingleses y bostonenses y "demás naciones" que bajo de esas banderas se han internado á estos mares."

"De aquí venía la cómoda teoría según la cual los funcionarios públicos de Chile y del Perú habían declarado que en estos mares no había ni podía haber neutrales, porque "las demás naciones" andaban difrazadas de yankees y de ingleses."

(Hist.ª de Valp.º tomo II, págs. 278 á 280).

Pero lo que provocó una verdadera indignación en aquellos años fué el sangriento drama de la fragata *Scorpion*, apresada en 1808.

"Hemos dado á conocer en otras partes de esta historia el considerable desarrollo que el comercio de contrabando había tomado en los puertos de Chile durante la última guerra con la Gran Bretaña. "De cinco años á esta parte, escribía en 1808 un hombre muy conocedor de estos negocios, se miraban con fría indiferencia, con ojos serenos y tal vez alegres, los estragos y daños graves que los extranjeros causaban al Estado con el comercio ilícito que impunemente hacían en las costas septentrionales de este reino. Los más se hallaban contentos y bien avenidos con estos criminales que arruinaban el tráfico legal y las rentas del rey. Se callaban y se cubrían estos desórdenes notorios y sabidos hasta de los niños, y si alguna vez se oyó la voz débil que los reprendía, su languidez misma hacía ver á todos que no se trataba de otra cosa que de salvar las apariencias y ponerse á cubierto, dejando correr el mal en toda la extensión de su deformidad. Los contrabandistas frecuentaban las abras, puertos y caletas de nuestras costas. La ciudad y las provincias se llenaban de géneros ingleses. que no se introducían por los puertos de la península. Los resguardos no aprehendían un solo contrabando de la más pequeña importancia. La conducta de todos era en este asunto interesante, meramente pasiva, y á nadie le había ocurrido, porque nadie lo deseaba, que fuese posible atacar el mal en su mismo origen, emprendiendo contra las embarcaciones que hacían el contrabando."

"Entre los buques extranjeros que practicaban este comercio era particularmente conocida una fragata inglesa llamada *Scorpion* que había venido dos veces al Pacífico á pretexto de hacer la pesca de la ballena, pero en realidad para vender sus mercaderías en los puertos

de Chile y del Perú por moneda sellada, por piña de plata ó por barras de cobre.

"El capitán de ese buque, nombrado Tristán Bunker, era un hombre formal en todos sus tratos, había sido siempre leal en sus relaciones con sus compradores y gratificaba generosamente á los aduaneros para que no pusiesen embarazo á su comercio.

"Á principios de 1807, visitaba Bunker por segunda vez las caletas de Chile vendiendo sus mercaderías.

"Hallándose en Quilimari en el mes de marzo, entró en relaciones con un individuo de modesta condición llamado Enrique Faulkner, inglés de origen según unos, ó norte americano según otros, que por simple tolerancia de la autoridad, egercía la profesión de médico en el distrito de Quillota. Tomando éste el nombre de varios comerciantes de Chile, propuso al capitán inglés un negocio muy considerable que debía procurar á ambos grandes utilidades. Bunker regresaría á Inglaterra en busca de las mercaderías que se le pedían, y á mediados del año siguiente estaría de vuelta en Chile.

"El desembarco y la venta del cargamento se haría en la costa solitaria de Topocalma, en el distrito de Colchagua. Faulkner, que hablaba de conocer mucho esos lugares, entregó á Bunker un plano ó diseño en que estaba señalado el sitio en que debía ejecutarse esa operación.

"De vuelta á Inglaterra, Bunker dió cuenta á sus armadores y socios de la negociación á que se le había invitado; y sin dificultad obtuvo de estos que hicieran preparar un cargamento por valor de ochenta mil libras esterlinas, compuesto principalmente de paños y de telas de hilo. Desde entonces se abandonó todo proyec-

to de seguir haciendo la pesca de la ballena. La fragata pasó á un astillero donde fué cuidadosamente reparada. Forróse de nuevo su casco, eleváronse sus bordas y se le dió una tripulación de cincuenta hombres, que podían defenderse de un ataque con veintidós cañones, y se les proveyó de un buen número de fusiles y de otras armas aparentes para resistir un abordaje. Terminados estos aprestos, la *Scorpion* salió de Plymouth el 6 de marzo de 1808. Después de haber tocado en las islas Malvinas con bandera norteamericana en mayo siguiente, para renovar su provisión de agua, Bunker llegaba á Topocalma el 15 de julio, y colocaba su buque detrás de una puntilla llamada del Chivato, que lo ocultaba perfectamente á la vista de las gentes que solían traficar por aquella costa. El mismo día, sin embargo, bajaron á tierra siete hombres, uno de los cuales hablaba corrientemente el español, para recoger noticias concernientes á su negocio.

"Aquellos exploradores encontraron á don José Fuenzalida Villela, propietario de la hacienda de Topocalma, y se acercaron á él para ofrecerle en venta algunas mercaderías y para pedirle informes sobre Faulkner y sobre otras personas á quienes esperaban hallar en esos lugares. Como Fuenzalida conociera á Faulkner, y como supiera que debía encontrarse en Quillota, se ofreció á escribirle una carta para darle noticia de lo que pasaba; pero sabiendo que se trataba de un contrabando, se apresuró á despachar el día 16 un propio á San Fernando para pedir al subdelegado del distrito de Colchagua que sin tardanza se trasladará á Topocalma "por convenir así al servicio del rey." Pocos días más tarde, ese funcionario, que era un español llamado don Fran-

cisco Antonio de la Carrera, se había reunido á Faulkner y Fuenzalida en las casas de la hacienda de éste. Allí concertaron entre los tres el plan de apoderarse del barco inglés, á pretexto de ser contrabandista, y haciendo valer los derechos que las leyes vigentes acordaban á los que descubrían tal comercio. Disimulando, sin embargo, con el mayor esmero su proyecto, Faulkner pasó á bordo de la fragata, tomó las muestras y las facturas de la carga, que según decía, estaba en el deber de presentar á los compradores, y al cabo de dos días volvió á tierra con el capitán Bunker y con algunos de los compañeros de éste, todos los cuales fueron hospedados y tratados con las más esmeradas muestras de amistad en la hacienda de Fuenzalida. Como los autores de aquella maquinación careciesen de los medios para llevarla á cabo prontamente, se limitaron á recomendar á Bunker que se hiciera de nuevo al mar y que no volviese al puerto hasta el 25 de septiembre cuando el cambio de estación permitiera ejecutar el desembarco de la carga y reunirse los comerciantes que querían comprarla. El capitán inglés aceptó esta proposición con toda buena fe, y en efecto se hizo á la vela antes de mediados de agosto. Fuenzalida le había suministrado algunas vacas para renovar las provisiones de su buque.

"Mientras tanto, el presidente Carrasco estaba al corriente de todo. El mismo Fuenzalida se había trasladado á Santiago con una carta del subdelegado Carrera, y en la noche del 29 de julio tuvo una conferencia reservada con aquel alto mandatario en que quedó resuelto el apresamiento de la fragata. Carrasco, que según contamos en otra parte, había tenido intervención en empresas de esa clase, había adquirido gusto por ellas,

no sólo por el buen servicio del rey, como entonces se decía, sino por el provecho que reportaban en el reparto de la presa. Así pues, recogiendo todos los informes necesarios sobre las condiciones del buque inglés y sobre la importancia y valor de su cargamento, consultando reservadamente á varias personas, y asociando á la empresa á los hombres que podían serle más útiles, tomó las medidas necesarias para llevarla á cabo. Por más secreto que se hubiera querido mantener en todo esto, la presencia de un buque contrabandista en las aguas de Topocalma había llegado al conocimiento del administrador general de aduanas don Manuel Manso, y éste á su vez se preparaba para hacer intervenir la autoridad pública, pero sin apelar á engaños ni á perfidias. Los interesados en la proyectada captura de la fragata *Scorpion*, tenían por tanto empeño en ocultarle sus aprestos y en desatenderse de su intervención.

"En los momentos en que se preparaba la captura de su buque, el capitán Bunker visitaba las costas del distrito de Coquimbo. El 26 de agosto llegaba al pequeño puerto de Tongoy, y solicitó un caballo para trasladarse disfrazado á la Serena, donde tenía amigos que podían favorecerlo en sus negocios. Uno de ellos era don Jorge Edwards, médico inglés que había acompañado á Bunker en un primer viaje á estos mares, y que prefiriendo quedarse en Chile, se había establecido en Coquimbo. Como no le fuese posible hacer el viaje á la Serena, el capitán inglés consiguió al menos hacer llegar por conducto de un pescador llamado Pedro Antonio Castillo, una carta á Edwards con algunos objetos que le enviaba.

"Cuatro días más tarde, Bunker recibía en contesta-

ción, por medio del mismo pescador, una carta anónima, pero escrita en inglés, en que se le daba el siguiente aviso: "Precávase usted contra una trampa en que está expuesto á caer, porque he recibido un expreso de un amigo que tengo en el palacio de Santiago, en que se me da aviso que se intenta con el auxilio de un inglés que está allí, ir á bordo de su embarcación bajo el pretexto de comprar géneros y apresar el buque. Por esta razón, me parece que por ningún medio ni motivo debe usted entrar en puerto alguno, ni tener negociación con persona alguna, de cualquiera naturaleza que sea, hasta que nos veamos." En tierra, por lo demás, se mantenía la más estricta vigilancia para impedir en cuanto fuera posible toda comunicación con el buque del capitán Bunker.

"Dirigióse éste sin embargo el 11 de septiembre al puerto de Coquimbo con la esperanza de recoger más amplias noticias, pero cuidando de mantenerse prevenido contra cualquiera sorpresa. "Estando fondeados allí, dice una relación escrita por los compañeros de Bunker, divisamos un buque que se dirigía hacia donde estábamos nosotros hasta ponerse á nuestro alcance. Hicimos fuego, y ese buque cambió de rumbo alejándose; pero enviamos nuestros botes, y éstos se apoderaron de él. Resultó ser un barquichuelo llamado *Napoleón I*, que venía del Callao de Lima bajo el mando del capitán Antonio Iglesias, con destino á Valparaíso y con un pequeño cargamento de azúcar, de que tomamos algunos pilones junto con un anclote que nos hacía falta. Quisimos pagar el valor de estos objetos, pero el capitán español se negó á recibirlo (sin duda por no caer en las penas establecidas contra los que vendían algo á los extranjeros).

"El capitán Bunker le dió un certificado de la captura y lo dejó seguir su viaje. Poco después la fragata *Scorpion*, en cumplimiento de su compromiso, levantó anclas y se dirigió á Topocalma.

"Llegamos á este puerto el 25 de septiembre, continúa la relación inglesa. En la tarde percibimos el humo, que era la señal convenida con Faulkner, por lo cual conocimos que éste se hallaba allí. El día siguiente bajó á tierra Isacc Ellard, segundo teniente de la *Scorpion*, y envió una carta á Faulkner. Este último vino á bordo el día subsiguiente (27 de septiembre) con otros dos hombres, uno de los cuales era, según se nos dijo, el subdelegado de aquel distrito, llamado Francisco Carrera, y el otro un individuo que llamaban Pedro Sánchez y que se decía mayordomo ó dependiente del marqués Larraín. Llegados á bordo, pasaron á la cámara y comenzaron á hablar de su negocio. El subdelegado Carrera trató la compra de mercaderías por valor de 100,000 pesos, exigiendo que fuesen desembarcadas en el puerto de Quilimari el 14 de octubre, y que allí serían pagadas en plata amonedada y en cobre en barra. Faulkner presentó una carta del llamado marqués Larraín en que decía que Pedro Sánchez era su mayordomo, que por el momento trataría la compra de mercaderías por 150,000 pesos, pero que en Quilimari podría subir hasta 400,000. Allí, en Topocalma, comprarían sólo por valor de 3,000 pesos, que serían pagados inmediatamente que se desembarcasen las mercaderías que representaban ese valor. Desembarcáronse en efecto; y el capitán Bunker bajó también á tierra, donde permaneció dos días por no permitirle el mal tiempo volver á bordo.

"La misma fragata tuvo que levar ancla y que alejarse del puerto para evitar un accidente. Bunker volvió al fin con algunos víveres de refresco, y luego después se dió nuevamente á la vela."

"Aquella pequeña compra de mercaderías, que los documentos españoles hacen subir á 5,000 pesos, había sido hecha con el dinero de varios hacendados de las inmediaciones. Sin embargo, éstos no supieron el proyecto de captura de la fragata inglesa; y el mismo Fuenzalida que hasta entonces había tomado parte en él, fué cuidadosamente sustraído de todo conocimiento de los últimos aprestos.

"Habiéndoles manifestado, dice Fuenzalida en una de sus representaciones, que no era posible dejar en la miseria al capitán inglés, á quien habíamos tratado familiarmente, y que debíamos darle una parte regular de la presa que íbamos á hacer, para que se volviera á su patria, comenzaron á tratarme con desconfianza, me engañaron al fijarme el día en que debíamos reunirnos en Quilimari diciéndome que sería á fines del mes y por último, habiendo sufragado yo todos los gastos hechos hasta entonces, me dejaron sin participación en las utilidades. Si yo hubiera tenido intervención en los últimos accidentes de esta empresa, habría evitado en lo posible los lastimosos sucesos con que terminó."

"El presidente Carrasco, entretanto, dictaba con toda reserva las últimas disposiciones para el golpe que se había preparado. Dispuso que se retirasen de Pichidangui ó Quilimari, y de los puntos vecinos, todos los guarda-costas; hizo conducir á aquel puerto algunas cantidades de dinero de propiedad fiscal y numerosas barras de cobre para hacer creer á los ingleses que aquellos eran

los fondos para pagar sus mercaderías, y con fecha 30 de septiembre mandó que saliera de Valparaíso una compañía de cerca de ochenta marineros armados, que habían reunido dos agentes suyos llamados Joaquín Echavarría y José Medina, ambos españoles de nacimiento. Un comerciante de Santiago llamado don Pedro Arrué, también español de origen, amigo y tertuliano asiduo de Carrasco, debía hacerse pasar por el marqués Larraín y llevar en su pecho la cruz de la Orden de Carlos III. Por lo demás, Pedro Sánchez, el pretendido mayordomo del referido marqués, era un mallorquin llamado Damián Seguí, mercanchifle ordinario de Valparaíso, pero amigo personal de Carrasco, y además, iniciado en empresas de este género. Todo estuvo listo en aquel lugar para el día en que debían llegar los ingleses.

"En la mañana del 13 de octubre llegamos á Quilimari, dice la relación citada. Luego descubrimos las señales que teníamos convenidas con Faulkner como igualmente muchas mulas y algunos hombres que andaban en la playa. El capitán bajó inmediatamente á tierra con seis marineros; y media hora después volvió á bordo con el marqués Larraín, Faulkner, el subdelegado Carrera y Sánchez. Todos ellos entraron á la cámara, y comenzaron á tratar de los negocios que tenían iniciados, manifestando la más cariñosa amistad hacia nosotros, abrazándonos y dándonos repetidos apretones de manos con las más vivas apariencias de alegría en sus semblantes, y congratulándose ellos mismos y congratulándonos á nosotros por el feliz resultado de nuestras especulaciones respectivas. Urgían con particular insistencia sobre la necesidad de embarcar el cobre esa misma noche á causa del riesgo que corrían de ser descubiertos por los

guardias de aduana. Aquellos hombres llegaron á inspirarnos tan completa confianza que el capitán Bunker, guiado por el candor de su corazón y por la generosidad de sus sentimientos, les mostró una carta que había recibido en que se le ponía en guardia indicándole la trama urdida contra su persona y contra su buque. Este acto les ofreció una ocasión de renovar sus protestas de sinceridad y de honorable proceder, confirmadas con nuevos abrazos y apretones de manos, al mismo tiempo que invocaban á Dios y á sus santos como testigos de la verdad de sus buenas intenciones. Frecuentemente repetían palabras como estas: ¿no somos acaso cristianos, no somos hombres como ustedes mismos, no tenemos una religión que nos enseña á amar á los demás hombres como á nosotros mismos? Nosotros no somos salvajes sino españoles, estamos en paz con la nación inglesa, ustedes son nuestros hermanos que están defendiendo nuestra propia causa y derramando su sangre y sus tesoros por la restauración de nuestro rey y la protección de nuestra santa religión. ¿Cómo pueden sospechar de nosotros por un solo momento? El marqués, por su parte, nos dijo: mi dinero está en la playa, mi vida está en vuestras manos: tomad una y otra si pensáis que el hombre que lleva esta insignia (poniendo la mano sobre la cruz que tenía en el pecho) como título de honor y de virtud de sus antepasados, es capaz de tal atrocidad.

"El capitán Bunker declaró entónces que él tenía la más alta confianza en la palabra de un español y en el honor de un caballero y que había mostrado aquella carta sólo para probar la sinceridad de sus procedimientos. Faulkner y el sobrecargo Mr. Wolleter sirvieron de intérpretes en esta conversación.

"El marqués manifestó entonces que se sentía enfermo (mareado) y pidió que se le condujese á tierra. Bunker mandó preparar un bote, él mismo acompañó al marqués y luego volvió acompañado por Joaquín Echavarria, que era un capitán de Dragones, según nos dijo Faulkner. Después de comer, Bunker ordenó á su segundo teniente, Mr. Ellard, que fuese á tierra con botes y gente para cargar el cobre lo más pronto posible, y él mismo, acompañado por Faulkner, Carrera y Echavarría, desembarcó de nuevo llevando consigo algunos remedios para el marqués Larraín; pero volvió prontamente á bordo dejando en tierra á Ellard con veintidós hombres ocupados en cargar el cobre. Bunker se demoró muy poco tiempo, porque habiendo dado la orden de preparar una espléndida cena, se volvió á tierra. Luego llegaron á bordo nuevas órdenes suyas para que se enviase más gente á tierra á fin de acelerar el embarco del cobre; y, en consecuencia, se despacharon otros ocho hombres, de manera que bajaron treinta por todos. Á eso de las nueve y media de la noche llegó la primera lancha con unas treinta barras de cobre; y el artillero del buque que venía con ellas nos anunció que todo iba bien en tierra. Al poco rato llegó otro bote con tres hombres que dieron la orden de preparar la mesa de la cena porque luego debía llegar el capitán con otros caballeros.

"Vamos ahora á ver lo que entretanto pasaba en tierra. Isaac Ellard, el segundo teniente de la *Scorpion*, lo ha contado en su desposición en los términos siguientes: "Yo bajé á tierra por orden del capitán Bunker para dirigir el embarco del cobre; y como dos horas después se me dijo donde se hallaba éste, á cierta distancia, de ma-

nera que necesitaba más gente para su transporte. Me mostraron igualmente unas cajas que estaban enterradas en el suelo, y que según me dijeron contenían plata amonedada. Á eso de las nueve despaché una lancha cargada con cobre y con doce hombres, y fuí á una barraca donde el marqués se hallaba enfermo y tendido sobre una cama. El capitán Bunker estaba sentado entre Carrera y Faulkner, y Echavarría ocupaba otro asiento del frente. Yo fuí invitado á tomar un vaso de vino, cuando de repente se oyeron gritos estrepitosos y un palmoteo de manos.

"El capitán Bunker preguntó á Faulkner con grande ansiedad cuál era la causa de esa gritería. "No es nada", contestó. No satisfecho con esta explicación, el capitán se levantó de su asiento, pero inmediatamente recibió una puñalada en la espalda. Al mismo tiempo, nosotros nos hallamos rodeados por un considerable número de hombres armados de grandes cuchillos y pistolas y con las cabezas amarradas con pañuelos blancos. Bunker, aunque herido, acanzó á salir afuera para ganar los botes, pero fué alcanzado y asesinado. Entonces fué desnudado, y amarrándole un lazo á una de sus piernas fué arrastrado á corta distancia y arrojado á un hoyo que parecía hecho á propósito para él. Á mí me parecía que todavía daba señales de vida y quise acercarme á él, pero no me lo permitieron. Yo pude ver esto á la luz de cuatro faroles y del fuego de una fogata. Nosotros habíamos sido apresados sin poder oponer la menor resistencia, no solo porque no teníamos armas de ninguna clase, sino porque no se nos dió tiempo para pensar en nada. Nos amarraron las manos á la espalda hasta que llegó el bote que había ido al buque, que fué inmediata-

mente tomado y apresados los hombres que lo tripulaban. Entonces ocuparon nuestros botes, y bien preparados se dirigieron á la fragata.

"Á bordo de ésta estaba servida la cena y se esperaba al capitán Bunker con los otros individuos que debían acompañarlo. "Cerca de las diez y media, continúa la relación inglesa, el centinela que estaba sobre cubierta, descubrió dos botes que venían de tierra, á los cuales cuando estuvieron cerca, les hizo la pregunta de costumbre. Los botes de la *Scorpion*, le contestaron; á consecuencia de lo cual subió á la cubierta gente con faroles para dar luz y recibir al capitán. Cuando los botes estuvieron al costado de nuestro buque, una descarga de armas de fuego nos hizo conocer nuestro peligro. Inmediatamente y de improviso la fragata fué abordada por cerca de ochenta hombres armados de cuchillos y pistolas que se hicieron dueños de ella."

"El sirviente de la cámara así como nn marinero y un muchacho fueron heridos. Los dos últimos murieron de resultas de sus heridas. El asalto de la nave había sido dirigido personalmente por Damián Yegui, el mismo que hasta entonces se había hecho pasar por mayordomo del marqués Larraín.

"Aquella inaudita perfidia, preparada con tanta premeditación y ejecutada con tanta inhumanidad, había terminado por una sangrienta carnicería que no puede recordarse sin horror. Á más del capitán Bunker, habían sido asesinados ocho marineros indefensos, y se contaban numerosos heridos. En la mañana siguiente se hizo bajar á tierra al cirujano de la fragata, llamado Ramsbothom, para que cuidara á estos últimos. Poco después fueron remitidos á Valparaíso todos los prisio-

neros. La presa fué estimada en 600,000 pesos; pero cuando llegó el caso de declarar su legitimidad y de hacer el reparto, se suscitó además de la reprobación universal de que hablaremos enseguida, una grave cuestión jurídica. El administrador de aduana don Manuel Manso y otros altos funcionarios, sostenían que hallándose la España, según las últimas noticias, en estado de armisticio con la Inglaterra, no había podido considerarse la fragata *Scorpion* como nave enemiga, sino como simple contrabandista, en cuyo caso su captura no daba lugar á juicio y repartición de presa sino de comiso.

"Esta interpretación que indudablemente era la razonable, daba al fisco una participación principal en el valor del buque y de su carga, y desmejoraba considerablemente la condición de los que habían preparado y perpetrado el asalto. Carrasco, sin embargo, desoyendo todas las representaciones y apoyándose en que estos negocios se resolvían por el presidente sin intervención de ningún otro tribunal, declaró el caso de presa, y el reparto se hizo entre los apresadores.

"Sin embargo, la opinión pública se pronunció con una abrumadora uniformidad contra todos los que habían tomado parte en la captura de la fragata inglesa. Cuando volvieron á Valparaíso, Seguí, Medina y Echavarría con los marineros que habían servido en el asalto, el populacho los seguía por las calles insultándolos con los apodos de ladrones, asesinos y salteadores. En Santiago, donde se supieron uno en pos de otro los detalles del suceso, se levantó un grito de reprobación en las altas y en las bajas clases de la sociedad, dando el nombre de *escorpionistas* á los autores y cómplices del apresamiento. Los oidores de la audiencia, y muchos otros

altos funcionarios y los comerciantes más acreditados, así chilenos como españoles, no excusaron la censura de aquel acto. Don José Toribio Larraín, el verdadero marqués de este título, siguió ante la audiencia un juicio para probar que el comerciante español Arrué era el que había tomado su nombre á fin de engañar al capitán Bunker; y habiendo obtenido del tribunal, y á pesar de los esfuerzos de Carrasco para acallar el juicio, la reparación que solicitaba, la hizo llegar al conocimiento del gobierno inglés para que en ningún tiempo y en ninguna parte pudiera imputársele un crimen tan contrario á su honor y á su prestigio. Muchas personas de calidad que hasta entonces habían visitado á Carrasco, como era costumbre hacerlo con los gobernadores, se abstuvieron desde entonces de volver al palacio.

"El apresamiento de la fragata *Scorpion*, al paso que desprestigió mucho á Carrasco y á la autoridad que representaba, comprometió seriamente al gobierno español. Cuando llegó á España la noticia de este suceso, comunicada por Carrasco en oficio de 20 de diciembre, gobernaba allí la Junta Central residente en Sevilla. Por real orden de 22 de agosto de 1809, aprobó ampliamente la conducta del gobernador de Chile y de los apresadores de la fragata. Pero luego comenzaron á llegar á España noticias de distinto origen, y más tarde las reclamaciones del gobierno inglés, que daban á las cosas un carácter y un colorido muy diferente. Esas reclamaciones influyeron poderosamente en el descrédito de Carrasco, y en las medidas que acerca de él tomó el gobierno español, según veremos más adelante.

"Por ahora debemos sólo recordar que por real cédula expedida en Cádiz el 23 de marzo de 1811, el Consejo

Regencia, que había sucedido á la Junta Central en el gobierno de la metrópoli, mandó que los individuos entre quienes se había repartido el valor de la fragata *Scorpion* y de su carga, devolviesen en arcas fiscales las cantidades que hubiesen percibido; y como se sospechaba sin duda que una buena parte de estas habría sido malbaratada, el Consejo de Regencia mandaba "afianzar las resultas al gobernador y capitán general de este reino don Francisco García Carrasco, procediendo de lo contrario á su prisión y embargo de bienes". Cuando se dió esta orden, ya se habían roto las relaciones entre Chile y la metrópoli, y ni siquiera se recibían las comunicaciones de ésta; y aunque algunos años más tarde se trató de darle cumplimiento, no fué posible hacerlo por cuanto muchos de los beneficiados habían muerto ó alejádose del país, y habían perdido ó malbaratado sus bienes".—(*Historia General de Chile*, tomo VIII, páginas 55 á 69).

"El apoyo que en el público encontraba el tráfico directo con Inglaterra por medio del contrabando estaba justificado por los exorbitantes precios de las mercaderías que por vía de España venían.

"Á fin de que se juzgue de los fáciles y cuantiosos provechos que ofrecía el comercio directo de Inglaterra con las colonias, extractamos aquí el cuadro comparativo que publicó por ese tiempo el negociante inglés Walton en su libro citado: (*Present state of the Spanish Colonnies*, Londres, 1810, tomo II, pág. 155.)

"Consta de una factura de mercaderías inglesas enviadas á América por Cádiz:

Valor de las facturas en Inglaterra.	£	100
Flete á Cádiz.		5
Derechos de internación en Cádiz.		16
Provechos del importador, 20 %.		20
Derechos de exportación.		10
Flete á América (Vera Cruz).		20
Costo total en América	£	171
Utilidades del 100 por 100 en la venta.		171
Total al ser entregado al consumidor.	£	342

"Ahora, he aquí la demostración de la importación directa como la hacía la *Scorpion* y los demás contrabandistas que surtían la América del Sur con la tolerancia positiva de las autoridades locales, según en otra ocasión lo hemos demostrado:

Costo de la factura en Inglaterra	£	100
Derecho de exportación.		4
Flete.		10
Seguro (que se omite en el cálculo anterior). . .		6
Total en América.	£	120
Utilidades del 100 por 100 en la venta.		120
Total de la negociación.	£	240

ó sea £ 102 de diferencia en el último caso, lo que equivalía á un ahorro en el costo de cerca de 30°/o."

(*Hist.ª de Valp.º* tomo II, pág. 281, nota 1) y respecto de las mercaderías españolas, he aquí lo que en ese mismo año de 1810 decía un corresponsal de la Península dando cuenta de sus tragines:

También he hecho lo posible para arreglarme en esta remesa á las notas de usted, y cuanto en ella falte es,

porque *no lo hay*, ó si lo hay, porque sus precios son *escandalosos*. Bretañas contrahechas y entreanchas de Hamburgo podría haberle mandado, mas no he tenido valor para pagarlas de 44 reales para arriba; de legítimas diré que he visto pagar las angostas 1.er y 2.º superfino á 10 pesos; en fin, debo decir á usted que si me hubiese ceñido para esta remesa á los precios que usted me acotó en su última nota sobre platillos y bretañas, y es precisamente á los mismos artículos de ella, habría tenido que quedarme con sus fondos, y *éstos corren aquí mucho riesgo*. En cuanto al papel que le remito, "se quedará asombrado por su gran precio", creerá usted que es equivocación, mas no lo es, y le prevengo que poco mejor que él se queda vendiendo á 120 reales y que "en adelante no hay aquí en qué poder invertir 100 pesos con objeto de remitir á América".

(*Hist. de Valp.*, tomo II, pág. 227).

"Todo lo que en las posesiones españolas de la América fué acción, vida, adelanto, desde 1800 á 1810 le vino directamente del extranjero, sea á virtud del contrabando, sea en fuerza de las armas, pues cuando los ingleses conquistaron á Buenos Aires en junio de 1806, penetrando mil quinientos hombres á banderas desplegadas en una ciudad de más de 70 mil pobladores, revolucionóse todo el sistema rentístico de la Península, declarando el Plata una colonia inglesa, con relación á su comercio, y rebajando los derechos de internación, que era en término general de 34 y medio por ciento, al pie de 10 por ciento, que era el de las Antillas inglesas, y á más de un dos y medio por ciento por todo derecho municipal, como el consulado, balizas, etc. Aun para el vino de Chile estatuyó Beresford el 4 de agosto de 1806 que

no pagase más derecho que el 4 por ciento sobre la valorización de 10 pesos el barril, y á más un real por la sisa y otros gravámenes de localidad, actos todos que en el grado de profunda miseria en que yacían las colonias vecinas, cual lo era en mayor grado Chile, no podían menos de ejercer un prestigio poderoso en el sentido de preparar el sacudimiento tanto ó más económico (entiéndase bien esto) que político, que trastornó á la América en 1810."

(*Hist. de Valp.*, tomo II, pág. 228).

"Bajo el imperio de leyes absurdas, como las que regían en las colonias españolas, es indudable que ante la razón, el contrabando era perfectamente justificado.

"De esta opinión era el ilustrado marqués de Casatrujo, embajador español en el Brasil, en 1810. En su célebre *Discurso sobre la libertad de comercio*, sostenía que el contrabando había vivificado la América cuando la España se moría de inanición y de impotencia."

(*Hist. de Valp.*, tomo II, pág. 49, nota 2).

Algunos economistas han dicho:

"El contrabando ofrece pocos inconvenientes en cuanto á la riqueza nacional, puesto que siempre vale más que la prohibición." (J. B. Say, *Cours d'économie politique*, part. IV, chap. 16.)

"El contrabando es el correctivo más eficaz de las malas leyes de aduana que traban todavía el comercio del mundo... Al contrabando debe el comercio no haber perecido bajo la influencia del régimen prohibitivo de las naciones modernas." (Blanqui, art. *Contrevande del Dict. du Comerce.*)

"Crear por medio de derechos elevados (en América

era por medio de la prohibición absoluta) una tentación irresistible para cometer un delito, dice el economista inglés Mac. Culloc, y después castigar á los hombres por haber cometido ese delito, es un acto subversivo de todo principio de justicia. Esto subleva el sentimiento natural del pueblo y lo arrastra á demostrar simpatía á séres perversos como son, en general, los contrabandistas.»

»Más lejos todavía va otro célebre economista inglés, N. W. Senior. »El contrabandista, dice, es un reformador radical y juicioso. Desgraciadamente, no puede ejercer su industria más que sobre objetos de poco volumen; pero en el círculo en que está encerrado, elige siempre de preferencia aquellos cuya privación es más sensible á la sociedad.

»En los países en que el sistema prohibitivo ha sido llevado á sus extremos (como sucedía en América), el contrabandista es indispensable al bienestar de la nación.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo IV, pág. 267, nota 61).

X

LA ÉPOCA DE LA INDEPENDENCIA
PROCLAMACIÓN DEFINITIVA DE LA LIBERTAD DE COMERCIO

Dice el señor Barros Arana:

»El rey y sus ministros no acertaban á comprender que contra todas las leyes prohibitivas, y contra todo aquel sistema de represión, se habían desarrollado en las colonias necesidades económicas que estimulaban las aspiraciones vagas é inconsistentes todavía á un cambio radical en su vida política.

»Las juntas ó tribunales conocidos con el nombre de consulados, y provistos con el encargo de atender al

Chile, proponiendo los remedios que consideraba más eficaces para levantarlas; y tomando en cuenta la ignorancia que reinaba en el país y la abundancia de crímenes que formaba su cortejo y su consecuencia natural, indicaba la necesidad indispensable de propagar los conocimientos útiles entre las clases trabajadoras. El secretario del consulado sostenía allí que mientras no se difundiese la instrucción popular, serían infructuosas todas las medidas que se tomaran para fomentar la agricultura, la industria manufacturera y el comercio.

"En una tercera memoria á la Junta del consulado, el secretario Cruz pasó adelante. En la sesión solemne celebrada el 12 de enero de 1809, leía una disertación "sobre la verdadera balanza de comercio que conviene al reino de Chile"; y en ella demostraba, contra la opinión corriente en España y en América, que la verdadera balanza consistía en la absoluta libertad del comercio. En medio de ideas confusas en su exposición y en muchos de sus detalles, sostenía que este régimen de libertad, al paso que favorecía considerablemente á las colonias permitiéndoles exportar todos sus productos, dar mayor desenvolvimiento á su industria y obtener en mejores condiciones las mercaderías extranjeras, no perjudicaba en nada á la metrópoli, cuya producción no era por sí sola suficiente para abastecer á sus dilatadas posesiones de ultramar. "Es de necesidad, decía, que alejemos de nosotros los temores pueriles que entorpecen en gran manera la libertad del comercio, que es la verdadera balanza. Todo lo demás es un sistema ficticio, es un delirio, una preocupación, un engaño."

"El consulado propuso más adelante la ejecución de grandes trabajos geográficos y estadísticos, y la crea-

ción de una institución de crédito de indispensable utilidad, pero que habría sido muy difícil, si no imposible, plantear en aquellas circunstancias. Por más quiméricos que se juzgasen esos proyectos, ellos revelan que se hacía insostenible la situación creada á estos países por el régimen económico de las colonias, que los hombres más aventajados aspiraban á una reforma radical, y que esa reforma no podía demostrarse muchos años.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VII, págs. 416 á 419.)

Sobre el mismo tema el señor Amunátegui se expresa en estos términos:

«Para hablar con la debida exactitud, creo que el pensamiento de la independencia estaba en 1808 incomparablemente menos desenvuelto que el de la libertad de cultos en 1818.

«Dejo sentado este antecedente sólo como punto de partida para poder ir explicando el movimiento progresivo de la opinión. Pero al consignar las proposiciones que acaban de leerse, no he pretendido sostener que todos los chilenos estuvieran satisfechos de su suerte.

«No, de ninguna manera.

«La simple lectura de muchos documentos de la época manifiesta que había un descontento vago y sordo. Algunas de las personas más notables se complacían de palabra y por escrito en trazar con brillantísimos colores el risueño cuadro de la prosperidad á que Chile podía alcanzar, y en representar con los tintes más sombríos, para formar contraste, la miserable situación á que se veía reducido.

«La nación que habitaba esta comarca podía aspirar á la mayor grandeza; y sin embargo no era nada.

«Muchos de sus campos estaban incultos.

»Muchas de sus minas no eran explotadas.

»Compraba caro lo que había menester; y vendía barato lo que producía.

»Frecuentemente se veía privada de los objetos más indispensables por falta de importación; y tenía que dejar abandonadas en las eras, abundantes cosechas por falta de exportación.

»Vivía pobre en una tierra feraz, á la cual la Providencia había prodigado sus beneficios.

»Las ciudades eran poco numerosas y despobladas.

»Las campiñas estaban desiertas.

»El cultivo intelectual era nulo.

»Los hombres que se fijaban con interés en la cosa pública, y que no eran obcecados por la rutina, experimentaban un malestar doloroso y una tristeza amarga.

»Muchos de ellos pensaban en sus adentros que el bueno y paternal monarca residente más allá del mar debería concederles mayor confianza y otorgarles mayor intervención en la administración de los asuntos generales.

»Estaban persuadidos de que si así sucediera, todo marcharía mejor.

»El sistema establecido les colmaba de fastidio.

»Los individuos de que hablo anhelaban por una reforma que les permitiese trabajar para sacar á la nación de su abatimiento.

»¿Cuál sería esa reforma?

»No lo sabían á punto fijo.

»Carlos III había innovado considerablemente con provecho de la metrópoli y de las provincias hispanoamericanas el sistema colonial planteado por Carlos V y Felipe II.

"¿Qué se oponía á que se adelantara todavía más por este camino del progreso?"

(La Crónica de 1810, tomo I, págs. 170 á 172).

Con fecha de enero 12 de 1809 y en su memoria citada "sobre la verdadera balanza de comercio que conviene al reino de Chile", Don Anselmo de la Cruz se expresaba en éstos términos:

"Sentado este principio incontestable, de que el comercio, siguiendo su propia utilidad, solamente compra en aquellas partes en que tiene la libertad de vender, ¿qué medio más oportuno para el fomento de la agricultura, industria y comercio podría proporcionarse á nuestro reino, que el franquear sin distinción sus producciones naturales á las naciones del globo? qué medio más conducente para emplear los esfuerzos de la agricultura en un suelo feracísimo, abundante en aguas, de inclinada ubicación para sus riegos y arregladas estaciones para el perfecto sazón, que proporcionar una segura extracción de sus cosechas, convidando al extranjero?"

(M. Cruchaga, *Organización Económica,* tomo I, página 347).

"No señores, no es ilusión, no es delirio de la fantasía, es un resultado necesario de la propia utilidad; nuestros pesos fuertes, el oro, nuestros cobres, las lanas, harinas, las pieles, la grasa de ballena, etc., y sobre todo la facilidad de vendernos sus efectos llevándose en cambio nuestras producciones naturales, formará el concurso general y la circulación marítima, inclinando necesariamente nuestra balanza mercantil; y he aquí cortado el contrabando y establecida la prosperidad, sin aniquilarse la nación en armamentos, en escuadras, en guardacostas y resguardos, ni consumirse la humanidad en sangrientas guerras.

"¡Ah! ¡cuánto cuesta esta tutela dispendiosa!

"Mas, ya estoy notando un general deseo de preguntarme ¿qué es del comercio de nuestra península? ¿de aquellas fábricas, industrias y artes? ¿qué es de nuestra circulación, si el extranjero lleva el dinero amonedado? ¿cómo se ha de permitir la extracción de la mejor sustancia que del mismo modo que nos aniquila forma la robustez de los extraños? Si á este reino concediese el soberano un permiso general, sin limitación alguna para que las naciones extranjeras pudiesen introducir sus efectos y exportar las producciones naturales ¿qué le quedaba que hacer á nuestra marina mercante? ¿qué efectos conducirían los españoles desde los puertos de la península al nuestro de Valparaíso?"

"Para conducir estos renglones, viene de España en tiempo de paz un buque, y cuando más dos, todos los años, con escala en Arica y Callao, de Lima para poder completar el cargamento. Y con estos datos constantes, aun al que no es comerciante ¿habrá valor de reconvenir por el comercio de España, por el perjuicio de aquellas fábricas, industrias, artes y marina mercante, en caso de franquearse la libertad general?"

"Es menester que comprendamos la abundancia de efectos que se habrían de introducir; que éstos se recibieran á precios comodísimos, capaz de tomarlos la clase más miserable; que para tenerlos se dedicarían todos los brazos ociosos (que tenemos con tan poca población) á la agricultura, industrias, artes, minas, etc.; y las nuevas reproducciones de la agricultura y de la industria, proporcionarían un inmenso fondo que equilibrase con las entradas, siguiendo el justo sistema de que siempre ha de ser en proporción la renta con la compra, esto es,

que si es grande la introducción, de igual tamaño debe ser precisamente la extracción, si no interviene un trastorno irregular.»

»Entonces todas las clases se verían tratadas con aseo y compostura, abandonarían el detestable uso del poncho, la camisa y calzones de bayeta, no andarían descalzos ni tan andrajosos nuestros gañanes y jornaleros; y viéndose ellos mismos mejor portados, se contendrían; no se abandonarían como brutos á cuantos desórdenes sugiere la mala inclinación en un racional sin honra, sin porte y sin crianza.»

»Escudada la Junta de Gobierno con este regio dictamen, puede solicitar de nuestro soberano una gracia temporal para que los puertos del reino obtengan la libertad general que se insinúa por el beneficio que resulta á la agricultura, industria, comercio y artes á que le obliga su instituto. Esta misma solicitud debe apoyar el ilustre ayuntamiento, como verdadero padre de la patria, atendiendo á su futuro engrandecimiento, el ministerio fiscal y demás ministros encargados de los reales intereses informarán justamente en favor de un pensamiento que descubre las creces del real erario por el aumento del tráfico y exacción de derechos á la internación y exportación; y finalmente nuestro digno jefe que nos preside dará la última mano de protección, protegiendo benignamente y elevando al regio trono el expediente de la materia.»

Los trozos transcritos manifiestan cuáles eran entonces las aspiraciones de la parte más ilustrada de los chilenos, tres meses después del apresamiento traicionero de la fragata *Scorpion* y del asesinato de su capitán en Pichidangui (Oct. 16 de 1808). El deseo vehemente de la

gente de alguna ilustración era que se facilitara el tráfico comercial con los extranjeros para proveer á las necesidades más premiosas de la población; y, ya que el comercio legítimo era prohibido, el contrabando era aceptado como un acto que nada tenía de deshonroso.

Aunque, como hemos visto, el gobernador español, García Carrasco, se apropiaba para fines personales los bienes de los contrabandistas, llegando con ese fin hasta hacerse cómplice en un crimen sangriento, abrigó siempre una hostilidad decidida contra los comerciantes extranjeros.

"Carrasco se había manifestado desde los primeros días de su gobierno muy poco dispuesto á tolerar la permanencia de extranjeros en el reino de Chile. Á poco de haberse recibido del mando, y cuando no tenía aún noticia alguna de la invasión de España por los franceses, encargó por auto de 13 de julio de 1808 al oidor decano de la audiencia don José Santiago Concha, en la capital, y á los gobernadores y subdelegados en las provincias, que levantasen una prolija matrícula de todos los extranjeros que residían en el país para aplicarles inexorablemente las disposiciones más tirantes y restrictivas de las leyes de Indias. "Ellos, con sus doctrinas " y malas costumbres, decía Carrasco, son causa de la " perversión de los naturales, y sirven de emisarios, in- " térpretes y aun factores de los contrabandistas. Tal " vez algunos son espías de nuestros enemigos, ó á lo " menos sus auxiliares por correspondencias y maqui- " naciones secretas. Y por último, en cualquier invasión " ú otro peligro de la patria, es de presumir se rebelen " contra nuestras armas." "Las opiniones de Carrasco sobre este particular eran, como se sabe, las del mayor número de los funcionarios españoles de esa época. En

otra parte hemos dado noticia del resultado de este empadronamiento de extranjeros que demostró que en Chile no pasaban de 79."

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 105 á 106.)

En cumplimiento de una orden de España y previo el acuerdo de la real andiencia, expidió Carrasco el 28 de noviembre de 1809 un auto que fué comunicado á todos los gobernadores y subdelegados.

"Para que se verifique de una vez la expulsión de extranjeros de este reino, decía ese auto, prevengo á V. disponga su ejecución sin contemplación ni disimulo, de cualquiera nación que sean, reuniéndose para su remisión á España en el puerto de Valparaíso; los de esta provincia de Santiago y los de Concepción en su capital, excepto únicamente los que se hallen naturalizados ó de otra manera habilitados por las leyes ó especiales privilegios del soberano, los que ejerzan oficios mecánicos útiles á la República, los casados y con hijos y los solteros católicos que tengan veinte años de residencia con acreditada buena conducta, ó que estén impedidos por muy ancianos ó enfermos habitualmente, previniéndoles á todos obtengan dentro de término competente carta de naturaleza ó licencia para residir ó comerciar en Indias. Á los que fueren domiciliados, por ahora en esta conformidad, se les hará retirar á distancia de veinte leguas de los puertos de mar, dejando á su arbitrio los parajes, y estando las justicias á la mira de su conducta."

"No hemos hallado en los documentos de la época constancia del número de los extranjeros que fueron expulsados de Chile en virtud de ese decreto. Todo nos hace creer que cuando llegó el caso de darle cumpli-

miento, se vió que casi todos aquellos estaban comprendidos en algunas de las excepciones que les permitían quedar residiendo en el país. De todas maneras, el auto relativo á la expulsión de extranjeros, por poco eficaz que fuese en su cumplimiento, revela suficientemente el orden de ideas en que estaba fundado el régimen que comenzaba á desplomarse.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 107 á 108).

Esta hostilidad á los extranjeros era muy criticada por los colonos porque significaba que los gobernadores españoles persistían en oponerse á la libertad de comercio que era la aspiración general. «La metrópoli ha hecho el comercio de monopolio y ha prohibido que los extranjeros vengan á comprar á nuestros puertos y que nosotros podamos negociar en los suyos; y con esta prohibición de eterna iniquidad y de eterna injusticia, nos ha reducido á la más espantosa miseria,» decía don Juan Martínez de Rozas en 1810.

El memorable 18 de septiembre de 1810, se instaló la Junta que formó el primer Gobierno Nacional. Instalada ésta, no tardó muchos días en tomar en cuenta el plan de gobierno de don Juan Egaña.

«En materias comerciales, el plan de gobierno de Egaña se hacía el órgano de una de las aspiraciones más generalizadas entre la gente culta de la colonia. «Debe franquearse el comercio libre, dice, porque en el supuesto de que Chile compre á los extranjeros que venden en Buenos Aires, es mejor que les compre directamente y que queden en esta caja los derechos, logrando este pueblo de la baratura que se goza en Buenos Aires.»

«Esta franquicia comercial no podía ser absoluta, según las ideas económicas del autor del proyecto. El go-

bierno debía proponer á una fuerte compañía extranjera que siempre que forme fábricas y traiga operarios é instrumentos para trabajar todo género de tejidos de lino, se le darán treinta mil pesos para ayuda de costas, y que en la hora que avise que ya puede surtir al reino de lienzos, se le cederá un privilegio exclusivo por diez años para que absolutamente no se pueda traer lencería á Chile sino la que ella venda de sus fábricas y pueda exportar, con tal que ha de hacer uso de la gente del país para el servicio de las fábricas, permitir todos los aprendices que quieran aplicarse á cualquiera operación sin misterio y empleándolos después de oficiales.» Un procedimiento análogo debía emplearse para el fomento de las fábricas de tejidos de lana, y para limitar ó prohibir el comercio de paños extranjeros. Egaña, como casi la totalidad de los hombres ilustrados de estas colonias y aun de la metrópoli, creía que merced á estos procedimientos, iba á nacer en ellos una industria vigorosa que en pocos años podría sostener la competencia con las naciones más adelantadas y manufactureras.

«Estas ilusiones que la esperiencia habría de desvanecer, eran una prueba más del atraso en que vivían sumidos estos países.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 242 á 243).

La idea de conquistar la libertad comercial tomó raíces y la Junta luego se ocupó del negocio.

«Un asunto no menos complicado y embarazoso en su tramitación, pero de resultados mucho más inmediatos y prácticos, tenía preocupado en esos mismos días la atención de la junta gubernativa. Como ha hodido verse en el curso de nuestra historia, la necesidad y la conveniencia de abrir los puertos de Chile al comercio

extranjero habían llegado á ser sentidas y comprendidas por todos los hombres de alguna cultura que no tenían interés en el mantenimiento del antiguo monopolio. En las otras colonias españolas, donde existían las mismas condiciones industriales, se habían hecho sentir idénticas aspiraciones de reforma y aun en Buenos Aires el virrey Cisneros se había visto obligado en 1809 á declarar la libertad de comercio con los neutrales y había obtenido un aumento prodigioso de las rentas públicas. En la misma España, los hombres más adelantados comprendían las ventajas que resultarían tanto á la metrópoli como á sus colonias de la extinción del antiguo monopolio; pero el gobierno no tuvo nunca suficiente energía para decretarla. Léjos de eso, habiéndose publicado en Çádiz un decreto apócrifo en que se sancionaba la libertad de comercio en las colonias, el consejo de regencia, requerido por los comerciantes que habían disfrutado del antiguo monopolio, se vió obligado á declarar con fecha 27 de junio de 1810, la nulidad é invalidación de ese decreto, y el propósito de mantener hasta mejores tiempos aquel régimen. Esa declaración demostraba de la manera más evidente que eran vanas palabras la promesa de igualación de derechos entre españoles y americanos.

"Aun antes que se hubiese establecido en Chile el primer gobierno nacional, se había agitado esta reforma por casi todos los hombres que tenían alguna cultura.

"El doctor don Juan Egaña en su plan de gobierno de que hablamos al principio de este capítulo, había propuesto la liberdad de comercio como una medida que había llegado á hacerse necesaria.

"Como hemos visto mas atrás, don Bernardo O'Higgins proclamaba enérgicamente que la convocación de

un congreso y la declaración de la libertad de comercio eran los primeros pasos obligados de la revolución de Chile. El 6 de noviembre de 1810, el procurador de Santiago, reclamando á la junta gubernativa contra el proyecto de imponer nuevas contribuciones, sostenía que la planteación de algunas economías, y "el comercio libre, que ya es de urgente necesidad promover, decía, pueden suministrar en mucha parte lo necesario para la precisa defensa del reino." Pero este pensamiento encontraba, sin embargo, una viva resistencia en los usos inveterados y en el empeño de los que creían que la libertad comercial iba á perjudicar sus intereses particulares.

"Queriendo solucionar este negocio, la junta gubernativa pidió con fecha de 9 de noviembre, informe al tribunal del consulado.

"Deseaba sobre todo que se explicase qué arbitrios podrían tocarse para que la pequeña industria nacional no sufriese los efectos de la competencia del comercio libre, y para que éste facilitase la extracción de nuestros frutos.

"Con este motivo se celebró el día 24 de ese mes una junta general de los comerciantes de Santiago que, como sabemos, eran en su mayor parte españoles de nacimiento. Al paso que algunos de ellos reconocieron la ventaja de establecer una libertad limitada por las restricciones que se creían indispensables para fomentar la industria nacional, muchos otros sostenían con todo calor la subsistencia del régimen existente. La libertad de comercio, según estos últimos, iba á empobrecer al reino por la consiguiente exportación del dinero circulante, impediría que en Chile se creasen fábricas, introduciría mercaderías falsificadas y de mala calidad, propagaría

por medio de los buques las epidemias de otros países que no habían llegado al reino y serviría para la difusión de doctrinss anti-religiosas enseñadas por los herejes y protestantes que el comercio libre atraería á nuestras costas. La asamblea se disolvió sin haber llegado á conclusión alguna.

"Seis días después, el 1.º de diciembre, se celebró en la sala central del consulado otra reunión todavía más aparatosa, á que asistieron los miembros de la junta gubernativa. El secretario del consulado, don Anselmo de la Cruz, leyó allí una extensa memoria en que se encuentran confundidos algunos sanos principios económicos con los errores y preocupaciones dominantes en el país, en aquella época. Después de señalar algunos de los inconvenientes del sistema seguido por la España y los funestos resultados que había producido fomentando el contrabando, manteniendo la carestía de los artículos extranjeros y la pobreza general junto con la escasez de las rentas públicas, el secretario del consulado se pronunciaba en favor de la libertad de comercio con ciertas nociones, pero limitada, sin embargo, por algunas restricciones inspiradas las unas por el fiscalismo y las otras por el mal entendido propósito de dar protección é impulso á la industria nacional. "Se debe, decía, abrir el el comercio en nuestro reino con las naciones aliadas, se debe prohibir la introducción de toda clase de licores y de azúcar (de los primeros para fomentar el cultivo de la vid en Chile, y del segundo para no dañar la producción del Perú): se debe prohibir la introducción de tabaco en rama y polvo, de naipes y de pólvora para no disminuir las entradas del estanco; se debe admitir toda otra clase de efectos extranjeros sin distinción; éstos deben pagar

los derechos de entradas con la moderación del diez por ciento: la extracción de nuestros frutos debe pagar el dos por ciento; cada buque extranjero debe extraer de 40 á 50,000 pesos, según sus toneladas, de nuestros frutos: no se permitirá á los extranjeros el establecimiento de factoría. Los puertos de Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo, serían los únicos abiertos al comercio libre; los buques chilenos tendrán franca entrada y salida en los puertos de las naciones de América y de Europa á las cuales se permita hacer este comercio; podrán entrar en los puertos señalados de Chile tantas embarcaciones extranjeras cuantas de los nuestros entrasen cada año en los establecimientos de las naciones referidas.» Estos diversos puntos dieron origen á una discusión de cerca de tres horas, sin que se llegara á ningún acuerdo.

«En efecto, las bases propuestas por el secretario del consulado que nosotros juzgamos estrechas y restrictivas, parecían entonces en extremo liberales á la mayoría de los comerciantes. Habiéndose celebrado otra asamblea el 4 de diciembre, y oídos tres nuevos dictámenes que se presentaron, «se decidió á la popularidad de votos que de ningún modo convenía al comercio libre, y que en caso de persistir la junta en el proyecto, fuese con la calidad de que se hiciera en buques nacionales y del comercio de este reino», para evitar la introducción de extranjeros y la propagación de doctrinas subversivas en política y religión. La asamblea, al acordar que el consulado informase en ese sentido, resolvió también que transmitiese á la junta gubernativa, las memorias en que se apoyaba su dictamen.

«Estas resistencias fueron el último esfuerzo que se hacía para conservar en pie un régimen de monopolio,

de restricción y de errores que había producido males incalculables y que se desplomaba por todas partes. Contra la oposición de los que sostenían aquel estado de cosas, persuadidos de que él favorecía los intereses de la metrópoli y de sus hijos, existía otra opinión más práctica de la utilidad del país, nacida de las lecciones de la experiencia y fortificada además por el ejemplo reciente de Buenos Aires. Sabíase que la declaración de la libertad de comercio había producido allí ventajas incalculables, una gran baja en el precio de todas las mercaderías extranjeras, un notable desarrollo en la exportación de los productos nacionales, y un aumento extraordinario en las rentas públicas; y se comprendía sin esfuerzo que una reforma semejante debía producir en Chile resultados análogos. Después de estudiar los informes y antecedentes remitidos por el consulado, y de oir el parecer de algunos hombres menos preocupados que los comerciantes, y venciendo las resistencias de la rutina, encarnada en muchos de los más altos representantes del poder público, la junta gubernativa, en medio de complicadas perturbaciones de que hablaremos más adelante, sancionó el 21 de febrero de 1811 un decreto de la más alta trascendencia política económica y social que fué publicado en Santiago y enseguida en las demás ciudades del reino con todo el aparato de bando solemne. «Considerando el estado actual de las cosas de Europa, decía ese decreto, y que todos los hombres tienen ciertos derechos imprescriptibles con que les ha dotado el Creador para procurar su dicha, su prosperidad y bienestar, la junta gubernativa decreta: Desde esta fecha en adelante los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo quedan abiertos al comercio libre de

las potencias extranjeras, amigas y aliadas de la España y también de las neutrales.»

«Aquel decreto, compuesto de veinticinco artículos, aseguraba la protección del Gobierno á los comerciantes extranjeros, así como á los capitanes y tripulaciones de sus naves; fijaba las reglas generales para evitar el contrabando; establecía un derecho de treinta por ciento sobre las mercaderías extranjeras que se introdujesen por mar, y dejaba subsistentes ó modificaba ligeramente el que debían pagar las que viniesen por la vía de cordillera. Obedeciendo al engañoso propósito de proteger una industria nacional que no existía, la junta gubernativa rebajaba un diez por ciento sobre los derechos que debían pagar los comerciantes chilenos que introdujesen mercaderías en buques de su propiedad y de tripulación chilena, si esos buques habían sido construídos en el extranjero; y de un veinte por ciento si á las condiciones anteriores se agregase el que las naves hubiesen sido construídas en Chile. Al paso que prohibía la exportación del oro y de la plata en pasta, en piña y en chafalonía, y en moneda pequeña, dejaba libre, contra las teorías reinantes en el comercio, la de doblones y pesos fuertes, con solo un derecho de un dos por ciento sobre el oro y de cuatro y medio sobre la plata. Prohibía en lo absoluto la introducción de licores extranjeros para estimular la fabricación nacional, y la de especies estancadas para no disminuir esta renta fiscal; y se reservaba, además, el derecho «de dictar con oportunidad, y cuando las circunstancias lo hagan necesario, las reglas, limitaciones y restricciones que se juzguen convenientes para fomentar la industria del país.» Al lado de estas prescripciones, que eran un reflejo de las ideas

económicas de la época, debe recordarse otra disposición dictada en el artículo 16, con el carácter de provisional, pero que se impuso más adelante como una necesidad permanente. Dice así: "Por el término de año y medio desde esta fecha, quedan libres de todo derecho los efectos siguientes que introduzcan los extranjeros y españoles, á saber: los libros, planos y cartas geográficas, los sables, pistolas, espadas, fusiles y cañones, la pólvora, balas y demás pertrechos de guerra, las imprentas, los instrumentos de física y matemáticas, los utensilios y máquinas para manufacturar ó tejer el cáñamo, el lino, algodón ó lana."

"Esta gran reforma, base del progreso industrial y económico de nuestro país, no produjo inmediatamente los maravillosos efectos que había hecho esperar. La gran distancia á que Chile se hallaba de los mercados productores, y las dificultades de una larga navegación, debían retardar por algunos años la actividad comercial en nuestros puertos. El comercio de Chile se había hecho tributario del mercado de Buenos Aires: sus operaciones y su transporte por la vía de la cordillera se habían regularizado considerablemente, de manera que era difícil y lento el hacerle tomar otro rumbo que por lo demás era peligroso por el paso del Cabo de Hornos. Por otra parte los extranjeros que se habían acostumbrado á negociar en las costas de Chile, habían adquirido el hábito del contrabando en ensenadas y caletas á que no llegaba la acción de la autoridad; y aunque la declaración del comercio libre les permitía regularizar sus operaciones mediante el pago de un impuesto moderado, siguieron por algún tiempo prefiriendo con frecuencia las negociaciones ilícitas. A pesar de todas

estas causas que retardaban los benéficos efectos del decreto de la junta gubernativa, seis meses más tarde, cuando apenas comenzaba á llegar á los mercados extranjeros la noticia de esa reforma, las rentas de aduana del reino de Chile se habían doblado.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 267 á 274.)

(Aquí hubiéramos deseado insertar íntegro el decreto de febrero 21 de 1811; pero no hemos logrado conseguir una copia de él.)

Mientras en Chile tomaban este rumbo las cosas, en España se obstinaban las autoridades oponiéndose al establecimiento de la libertad comercial en las colonias.

No faltó sin embargo quien intentara infructuosamente inducir á la España á emprender una marcha más racional, forjando un decreto apócrifo, sancionando la ibertad de comercio en América.

El decreto á que aludimos fué expedido en Cádiz el 27 de junio de 1810, y dice como sigue: «El consejo de regencia, sorprendido con la noticia de haberse impreso y distribuído algunos ejemplares de una real orden que se supone dictada en 17 de mayo anterior sobre el comercio libre de las Américas, consideró necesario manifestar que no había precedido resolución ni orden para ello, y que en consecuencia mandaba que se recogiesen y quemasen cuantos ejemplares se hallasen, y que se publicase en los papeles públicos para noticia y gobierno de todos. Pero, no creyendo suficiente la publicación de aquel aviso para disipar la impresión que haya podido causar dicha real orden supuesta, ha juzgado preciso manifestar á la nación por medio de este real decreto, que á pesar de los vivos deseos que ha tenido siempre y tiene el consejo de regencia de conciliar el bien de

las Américas con el de la metrópoli, se ha abstenido de tratar un punto tan delicado y de tanta trascendecia en el cual, aun para hacer alguna innovación, es necesario derogar las leyes prohibitivas de Indias, cuyo acto podría producir gravísimas consecuencias al Estado, sin que por esto haya dejado de pensar el consejo en aliviar por otros medios á las Américas de los males y privaciones que sufren. Declara, por tanto, de nuevo el consejo que la referida real orden impresa en esta ciudad, es apócrifa y de ningún valor ni efecto, y que por lo mismo se deben recoger cuantos ejemplares se hallasen; y asimismo ha mandado que un ministro de supremo consejo de España é Indias proceda á la averiguación del autor ó autores de la supuesta real orden, su impresión y publicación, para que, averiguado que sea, recaiga en ellos el castigo á que se hayan hecho acreedores".

"Don José Blanco White que publicó este decreto en en *El Español* de Londres correspondiente al mes de julio de ese año (pág. 314), lo acompañaba de reflexiones políticas inspiradas por un espíritu elevado y liberal, para demostrar que el régimen implantado en el gobierno de América era insostenible, que la España debía reconocer y corregir sus errores, y que la pretensión de mantener aquel estado de cosas daba alas á la revolución naciente de las colonias. "Yo respeto la regencia de España, dice, y por tanto no puedo menos que juzgar que algún motivo oculto la ha llevado á pesar suyo á expedir este decreto contra el comercio libre, cuando todas las circunstancias estaban clamando por el contrario. El que hizo la supercherÍa del decreto que se condena, debió ser un gran patriota y un excelente po-

lítico. La regencia debía darle las gracias, porque este piadoso engaño sería el mas poderoso antídoto contra todo espíritu de revolución en las colonias. Pero insistir en el espíritu de monopolio antiguo en este tiempo, y tratar de entretener á los americanos con promesas vagas de mejoras, cien veces repetidas y otras tantas olvidadas, es moverlos á la indignación, pasión la más contraria á los menesterosos. Toda es más sufrible respecto de las Américas que el monopolio de la metrópoli. Decir á quince millones de hombres: "Vuestra industria no ha de pasar del punto que á nosotros nos acomode; habéis de recibir cuanto necesitáis por nuestras manos; habéis de pagar más por ello que si lo buscárais vosotros, y ha de ser de peor calidad que lo que pudiérais tomar de otros á más bajo precio; vuestros frutos se han de cambiar sólo por nuestras mercaderías, ó por las de aquellos á quienes queramos vender este derecho de monopolio, y antes se han de podrir en vuestros campos que os permitamos sacar otro partido de ellos"; decir esto prácticamente en medio de las luces de nuestros días, y confirmarlo con ún decreto, me parece un fenómeno el más extraordinario en política." Todo el extenso artículo de Blanco White sostiene estas mismas ideas, y refleja los mismos sentimientos, que, por otra parte, eran comunes á los hombres más ilustrados de España, pero contrarios al interés de los que explotaban aquel absurdo monopolio, y á los errores y preocupaciones del vulgo y de los politiqueros que creían, no sin fundamento, que el contacto con los extranjeros fomentaría en los americanos aspiraciones contrarias á la subsistencia del régimen colonial. El conde de Toreno ha dado noticia de la investigación que se practicó para descubrir el

origen de aquella supuesta real orden, en el libro XIII de su *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España.* Dice así: "Publicóse en 17 de mayo de 1810, á nombre de dicha regencia, una real orden de la mayor importancia, y por la que se autorizaba el comercio directo de todos los puertos de Indias con las colo nias extranjeras y naciones de Europa. Mudanza tan repentina y completa en la legislación mercantil de Indias, sin previo aviso ni otra consulta, saltando por encima de los trámites de estilo aun usados durante el gobierno antiguo, pasmó á todos y sobrecogió al comercio de Cádiz, interesado más que nadie en el monopolio de ultramar. Sin tardanza reclamó éste contra una providencia en su concepto injustísima y en verdad muy informal y temprana. La regencia ignoraba ó fingió ignorar la publicación de la mencionada orden, y en virtud del examen que mandó hacer, resultó que sobre un permiso limitado al renglón de harinas, y al sólo puerto de la Habana, había la secretaría de hacienda de Indias extendido por sí la concesión á los demás frutos y mercaderías procedentes del extranjero y en favor de todas las costas de América. ¿Quién no creyera que al descubrirse falsía tan inaudita, abuso de confianza tan criminal y de resultas tan graves, no se hubiese hecho un escarmiento que arredrase en lo porvenir á los fabricadores de mentidas providencias del gobierno? Formóse causa más causa al uso de España en tales materias; encargando á un ministro del Consejo Supremo de España é Indias que procediese á la averiguación del autor ó autores de la supuesta orden.

"Se arrestó en su casa al marqués de las Hormazas, Ministro de Hacienda, prendióse también al oficial ma-

yor de la misma secretaría en lo relativo á Indias don Manuel Albueme y á algunos otros que resultaban complicados. El asunto prosiguió pausadamente, y después de muchas idas y venidas, empeños, solicitaciones, todos quedaron quitos. Hormazas había firmado á ciegas la orden sin leerla, y como si se tratase de un negocio sencillo. El verdadero culpable era Albueme, de acuerdo con el agente de la Habana don Claudio María Pinillos, y don Esteban Fernández de León, siendo sostenedor secreto de la medida, según voz pública, uno de los regentes. Tal descuido en unos, delito en otros, é impunidad ilimitada para todos, probaban más y más la necesidad urgente de purgar á España de la maleza espesa que habían ahijado en su gobierno, de Godoy acá, los patrocinadores de la corrupción más descarada.

«La regencia, por su parte, revocó la real orden, y mandó recoger los ejemplares impresos. Pero el tiro había ya partido, y fácil es adivinar el mal efecto que produciría sugiriendo á los amigos de las alteraciones de América, nueva y fundada alegación para proseguir en su comenzado intento.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 26, págs. 268 á 270).

Poco antes de estos sucesos y con fecha 22 de enero de 1809, la Junta Central del Gobierno provisional de España había expedido en Sevilla un decreto declarando que «se ha servido Su Majestad declarar, teniendo presente la consulta del Consejo de Indias de 21 de noviembre último, que los reinos, provincias é islas que forman los referidos dominios deben tener representación nacional, inmediata á su real personal, y constituír parte de la Junta Central gubernativa del reino por medio de sus

correspondientes diputados. Para que tenga efecto esta real resolución, han de nombrar los virreinatos de Nueva España, el Perú, Nuevo Reino de Granada y Buenos Aires y las capitanías generales independientes de la isla de Cuba, Puerto Rico, Guatemala, Chile, provincias de Venezuela y Filipinas un individuo cada cual que represente su respectivo distrito.»

(*La Crónica de 1810*, tomo I, pág. 327).

Por la mala voluntad que en este asunto manifestó el gobernador García Carrasco, el diputado propietario que debería haber representado á Chile en las Cortes españolas no alcanzó á ser elegido. Esto, sin embargo, no privó al reino de Chile de tener sus representantes en aquella asamblea, aunque elegidos de una manera bastante irregular.

«Se sabe que la Junta Central de España, cediendo al impulso de las ideas de reforma constitucional que las mismas desgracias ocasionadas por la invasión francesa habían hecho nacer para reformar los abusos del viejo régimen, convocó desde Sevilla las cortes de la nación que debían reunirse el 1.º de marzo de 1810. Los nuevos desastres de la guerra y la invasión de Andalucía por el ejército francés, obligaron á la Junta Central á abandonar aquella ciudad y á replegarse apresuradamente á Cádiz. Allí se vió forzada á disolverse, entregando la dirección del Gobierno á un Consejo de Regencia el 31 de enero de ese año, después de decretar nuevas disposiciones respecto á la reunión de las Cortes.

«En decreto expedido sobre esta materia en la Isla de León con fecha de 29 de enero, se halla bajo el número 4 la siguiente disposición concerniente á la representación que debía darse á las colcnias: «Para que las

provincias de América y Asia, que por estrechez del tiempo no pueden ser representadas por diputados nombrados por ellas mismas, no carezcan enteramente de representación en estas cortes, la Regencia formará una Junta Electoral compuesta de seis sujetos de carácter, naturales de aquellos dominios, los cuales poniendo en cántaro los nombres de los demás naturales que se hallen residentes en España y consten de las listas formadas por la comisión de cortes, sacarán á la suerte el número de cuarenta, y volviendo á sortear estos cuarenta solos, sacarán en segunda suerte veintiséis, y estos asistirán como diputados de cortes en representación de aquellos vastos países.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 4, págs. 112 á 113).

«Las cortes se abrieron solemnemente el 24 de septiembre de 1810. Entre sus miembros se contaban 30 suplentes por las provincias de Indias y 23 por las de España.

«Algunas provincias americanas, el Perú entre ellas, había alcanzado á enviar, en virtud de la real orden de 22 de enero de 1809, sus diputados vocales á la Junta Central; y éstos poseían cierta representación para asistir á las cortes. Chile, en cambio, por la terca obstinación de Carrasco, según contamos, no había podido enviar su representante. Esto no lo privó de tener voz en las cortes. La comisión á que hemos aludido, designó como diputados suplentes por Chile á don Miguel Riesco y Puente, comerciante chileno residente en Cádiz y al doctor don Joaquín Fernández Leiva que acababa de llegar á España.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 4, pág. 113.)

"Los dos diputados suplentes por el reino de Chile firmaron la famosa representación de 16 de diciembre de 1810, en que los diputados americanos señalaban en once capítulos las reformas que creían indispensables para el bienestar y progreso de estos países. Pedían, entre otras cosas, igualdad de representación en cortes con las provincias de España, supresión de trabas y prohibiciones á la agricultura, *absoluta libertad de comercio*, fomento á la minería, abolición del estanco, la declaración de que la mitad de los empleos de cada colonia debían "proveerse necesariamente en sus patricios nacidos dentro de su territorio," y por último, el restablecimiento de los jesuitas para dar fomento á los estudios y á las misiones. Algunas de estas medidas eran de vital importancia, y habían reformado ventajosamente el régimen colonial; pero cuando se conoció en América aquella representación, la revolución se había pronunciado en casi todas las colonias, y los patriotas hallaban mezquinas las peticiones que se hacían en su favor. Pueden verse en la *Gaceta de Buenos Aires* de 4 y 5 de julio de 1811, las notas en que se señalaba la exigüidad de las reformas que se pedían."

"Las peticiones de los diputados americanos comenzaron á tratarse en las cortes el 9 de enero de 1811. Algunos de los diputados españoles que pertenecían al bando liberal, se pronunciaron con franqueza y energía en favor de las reformas, declarando que las colonias habían sido mantenidas en una opresión contraria á su cultura, á su desarrollo y á su progreso, y que había llegado á hacerse insostenible. Pero hubo otros que sostuvieron que las cortes, en su carácter de extraordinarias, no tenían poder para legislar en esas materias. Uno de

estos últimos, apellidado Villagómez, fué más lejos todavía. Según él, las cortes no podían dar leyes sobre las colonias, porque la América era la propiedad exclusiva del rey, porque había sido conquistada con el importe de joyas de la reina Isabel, y además, concedida por el papa. "Los habitantes de aquellos dominios, decía Villagómez, son vasallos del rey por otros títulos que los españoles... Sabemos cómo se hizo su conquista, que no debe llamarse de la nación sino del monarca; sus gastos no fueron del erario sino de las joyas que vendió la reina doña Isabel... y pues, amamos al monarca, no le privemos de su propiedad." Tal era el fruto de la ignorancia que habían creado en España tres siglos de despotismo político y religioso; porque es preciso no olvidar que esas ideas estaban profundamente arraigadas no sólo en la masa general del pueblo, sino en la mayoría de los hombres que poseían alguna ilustración.

"Las cortes, sin embargo, hicieron varias concesiones á los americanos, aprobando algunas de las reformas pedidas, pero sin atreverse á resolver ningún punto grave, como la libertad de comercio; pero esas concesiones de muy escasa importancia, como sabemos, no podían contener el impulso revolucionario en estas colonias. Como siguieran llegando á España noticias de nuevos y más formidables levantamientos en América, los diputados y políticos de la metrópoli no podían persuadirse que aquello fuera la explosión espontánea de los sentimientos tanto tiempo comprimidos en estos pueblos. Creíase generalmente que los americanos eran excitados á la revuelta por los agentes de Napoleón, ó por algunos extranjeros que querían apoderarse del comercio de estos países. Los diputados americanos, y entre ellos los

de Chile, Riesco y Fernández Leiva, presentaron á las cortes el 1.º de agosto de 1811, un extenso y luminoso memorial en que exponían las verdaderas causas de la revolución de América, recordando los antecedentes de los últimos movimientos, y sosteniendo que éstos no iban dirigidos á alcanzar la separación absoluta de estas colonias de la nación española y de su rey, sino de un gobierno que los americanos no consideraban legítimo.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 4, págs. 114 y 115).

Por la relación que precede se habrá notado que mientras que las Cortes Españolas no principiaron á tratar sobre las peticiones de los diputados americanos sino el 9 de enero de 1811, pero sin atreverse á sancionar la libertad de comercio, la junta que formó el primer Gobierno Nacional y que simultáneamente funcionaba en Santiago tuvo más valor, y el 21 de febrero del mismo año dictaba el recordado decreto que establecía de propia autoridad en Chile lo que en España se nos negaba.

Este fué un acto declarado de rebelión y tenemos así que el primer paso decidido hacia la independencia nacional fué dado á propósito de una cuestión económica.

El decreto de febrero 21 de 1811 produjo inmediatamente el desarrollo del comercio.

«La entrada de aduana por mercaderías desembarcadas en Valparaiso había sido en enero de 1811 de 12,752 pesos y en agosto del mismo año se elevaron á 24,814 pesos; y como resultado general y casi inmediato de esa reforma, se hizo sentir una baja notable en el precio de las mercaderías de fabricación extranjera.

Las entradas de aduana siguieron una marcha ascendente. Según los estados de la tesorería general corres-

pondiente á abril de 1813, en ese mes la renta alcanzó á 101,892 pesos; pero las alarmas de la guerra y la persecución del comercio por los buques corsarios del virrey del Perú, la hicieron decaer en los meses subsiguientes.»

(Hist. Gen. de Chile, tomo 8, pág. 274).

Las peripecias de la guerra de la Independencia colocaron en 1814 á Gaínza el general español en la necesidad de someterse á tratar con los patriotas, bajo la mediación del comodoro inglés Hillyar. Los chilenos como siempre insistían en la libertad comercial como una de las primeras conquistas que querían asegurar. en las conferencias tratóse también de la necesidad de abrir los puertos de Chile al comercio extranjero como una medida de gran utilidad para el país y como un premio para la Inglaterra, que con tanto empeño había trabajado por la independencia de la monarquía española, Hillyar, O'Higgins y Mackenna abogaron por la aprobación de este artículo, y Gaínza cedió al fin sin gran disgusto.»

(Historia de la Independencia, tomo 2, pág. 414.)

El tratado que produjeron estas conferencias, celebrado en Lircay el 3 de mayo de 1814 estipulaba en sus artículos 1.º y 4.º lo siguiente:

«*Primero.* Se ofrece Chile á remitir diputados con plenos poderes é instrucciones, usando de los derechos imprescriptibles que le competen como parte integrante de la monarquía española, para sancionar en las cortes la constitución que éstas han formado, después que las mismas cortes oigan á sus representantes; y se compromete á obedecer lo que entonces se determinase, reconociendo, como ha reconocido, por su monarca al señor don Fernando VII y la autoridad de la regencia, por quien se aprobó la junta de Chile, manteniéndose

entretanto el gobierno interior con todo su poder y facultades, *y el libre comercio con las naciones aliadas y neutrales* y especialmente con la Gran Bretaña á la que debe la España, después del favor de Dios, y su valor y constancia, su existencia política.»

«*Cuarto.* Continuarán las relaciones mercantiles con todas las demás partes que componen la monarquía española, con la misma libertad y buena armonía que antes de la guerra.» (*Sesiones de los Cuerpos Legislativos*, 1811-1845 páginas 340 y 341).

Bien que ninguna de las dos partes contratantes tuvo el propósito de cumplir esos tratados, se ve claro, sin embargo, que la primera aspiración de los patriotas era la de asegurar la libertad comercial.

Pero por entonces duró poco esta ventaja: el general Osorio que en la segunda mitad del mismo año de 1814 logró efectuar la reconquista española de Chile, cerró de nuevo los puertos de este país al comercio de las naciones europeas, porque el abrirlos había sido obra «de desacordados novadores que llamaban á nuestras costas la concurrencia extranjera.»

Sin embargo, afianzada definitivamente la Independencia, en 1818, la libertad comercial quedó asegurada, aunque su reglamentación ha tropezado con muchos inconvenientes, y hasta hoy es muy imperfecta.



ÍNDICE



